VII kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

**PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 18)**
z dnia 14 marca 2012 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 18)

14 marca 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

## – informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Nowak** minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** pełniący obowiązki prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Ryś** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, **Andrzej Kolasa** zastępca dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, **Andrzej Witkowski** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikiem, **Zbigniew Szafrański** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Maria Wasiak** prezes zarządu PKP S.A., **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity S.A. wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Skobel** prezes zarządu PKP Energetyka S.A., **Zbigniew Tracichleb** prezes zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokopasmowa sp. z o.o., **Paweł Stefański** członek zarządu spółki „Przewozy Regionalne" sp. z o.o., **Jerzy Obrębki** członek zarządu SKM w Warszawie sp. z o.o., **Bartłomiej Buczek** członek zarządu SKM w Trójmieście sp. z o.o., **Andrzej Konieczny** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, **Władysław Gajdek** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Straży Ochrony Kolei, **Jerzy Oleszak** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Wiesław Stypiński** przedstawiciel NSZZ „Solidarność 80", **Janusz Miśtal** zastępca przewodniczącego Międzyzakładowego Związku Zawodowego Rewidentów Taboru, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Marek Szurgot** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Jacek Droździel** przewodniczący Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w RP, **Henryk Grymel** przewodniczący Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność", **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych „TOR".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, które w całości jest poświęcone informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Czy ktoś z pań i panów posłów ma dodatkowe propozycje do porządku dziennego? Nie ma. Dziękuję bardzo. Komisja akceptuje propozycję prezydium. Posiedzenie zostało zwołane w normalnym trybie.

Oczywistą rzeczą jest to, iż wobec tego, co się stało, każda dyskusja powodująca, iż pewne rzeczy staną się dla nas jaśniejsze, jest właściwa i dobra. Chciałbym przywitać na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra Sławomira Nowaka z całym zespołem sekretarzy i podsekretarzy stanu.

Witam bardzo serdecznie. Witam wszystkich prezesów spółek kolejowych, przedstawicieli strony społecznej i zainteresowanych organizacji funkcjonujących w obszarze polskich kolei. Witam także media oraz panie i panów posłów. Chciałbym państwa poinformować – taka dyskusja przetoczyła się też w mediach; zostały sformułowane pewne propozycje i wnioski – że Komisja Infrastruktury wystąpiła do Najwyższej Izby Kontroli z propozycją

(był to wniosek prezydium; dotyczyło to tego roku, jak i roku ubiegłego) skontrolowania całego obszaru związanego z bezpieczeństwem na polskich kolejach.

Chciałbym wyjaśnić, że problem ten został wpisany w plan pracy NIK. W tym roku taka kontrola, która jest kontrolą planową a nie specjalną, odbędzie się. Chciałbym od tego zacząć i oddać głos wicedyrektorowi Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli panu Andrzejowi Witkowskiemu, który mógłby powiedzieć o tym tak, aby wszyscy posłowie oraz zaproszeni goście mieli jasność co do tego. Proszę bardzo.

**Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Andrzej Witkowski:**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem poinformować, iż prezes NIK podjął decyzję o przygotowaniu i przeprowadzeniu kontroli na temat bezpieczeństwa w ruchu kolejowym w Polsce. Kontrola zostanie przeprowadzona (zostanie rozpoczęta) w drugim kwartale bieżącego roku. Kontrolę tę przeprowadzi departament infrastruktury NIK. Zakresem podmiotowym tej kontroli zostaną objęte trzy grupy podmiotów. Pierwsza sprawa będzie dotyczyła kontroli UTK oraz jego oddziałów terenowych. Druga grupa to będą zarządcy linii kolejowych, a w szczególności Polskie Linie Kolejowe S.A., zaś trzecia grupa to wybrani przewoźnicy, zarówno w ruchu pasażerskim, jak i w ruchu towarowym. Po zakończeniu kontroli zostanie sporządzona informacja zbiorcza. Ta informacja zostanie przedstawiona państwu posłom oraz organom państwa w trybie przewidzianym w ustawie o NIK. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Chciałbym także państwa poinformować, że w myśl art. 152 regulaminu Sejmu RP do Komisji wpłynął wniosek państwa posłów o zwołanie tego posiedzenia, które dzisiaj się odbywa. Wniosek ten wpłynął po decyzji, którą podjąłem jako przewodniczący Komisji o zwołaniu posiedzenia w normalnym trybie. Dlatego też procedujemy w sposób zwyczajowo przyjęty. W pierwszej kolejności o zabranie głosu poproszę pana ministra, który przedstawi informację na temat bezpieczeństwa w ruchu kolejowym w Polsce. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość spotkania z państwem i rozmowę na temat bezpieczeństwa oraz na temat tego, jak poprawiać bezpieczeństwo na kolei. Jak słusznie zauważył pan przewodniczący, smutną okolicznością tego posiedzenia jest katastrofa, która zdarzyła się 12 dni temu. Mamy ją wszyscy w świeżej pamięci. Pod Szczekocinami, na szlaku Starzyny – Sprowa 3 marca zderzyły się czołowo dwa pociągi: pociąg „Przewozów Regionalnych" interREGIO i pociąg PKP Intercity TLK.

W związku z tym, że jesteśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury i jestem przekonany, że wszystkich nas ta tragedia głęboko poruszyła, jeśli pan przewodniczący pozwoli, to zaproponowałbym, abyśmy zaczęli nasze spotkanie od chwili ciszy i skupienia oraz wspomnieli te 16 tragicznie zmarłych osób i wielu rannych.

[chwila ciszy]

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wszyscy pamiętamy dzień 3 marca tuż przed godziną 21.00, kiedy zdarzył się ten straszliwy wypadek. Część z nas była tam na miejscu katastrofy od pierwszych godzin. Obserwowaliśmy to miejsce i uczestniczyliśmy w usuwaniu skutków tej katastrofy. To co było wówczas dla nas wszystkich najbardziej pilne, to skuteczna i szybka pomoc dla tych wszystkich, którzy najbardziej tej pomocy potrzebowali. Z godziny na godzinę ten tragiczny bilans rósł – od pierwszych doniesień o 4-5 osobach, które poniosły śmierć, w pierwszych chwilach po 21.00, kiedy odebrałem ten meldunek, ten bilans urósł aż do 16 osób zabitych i blisko 60 rannych. Straciliśmy też w tej katastrofie kolejarzy: dwóch maszynistów PKP Intercity – pana Radosława Pustotę oraz pana Szymona Cieślaka oraz maszynistę Przewozów Regionalnych pana Andrzeja Mikołajczyka oraz dwóch członków drużyny konduktorskiej interREGIO – pana Zbigniewa Rudnika oraz pana Benedykta Szmidta.

Była to bardzo bolesna strata dla wszystkich kolejarzy. Nie tylko dla rodzin tych kolejarzy, ale także dla całej wspólnoty kolejarskiej, jeśli tak to można nazwać. Można powiedzieć,

że cudem z tej katastrofy uratowało się dwóch konduktorów z PKP Intercity – pan Paweł Ważny i pan Zdzisław Myszor, których zaraz po katastrofie miałem jeszcze okazję odwiedzić w szpitalu w Piekarach Śląskich. Choć było to już parę godzin po katastrofie, nie byli oni w stanie spać. Byli bardzo poważnie poturbowani i ranni, a jednak od pierwszych chwil, nie bacząc na swój ból i swoje zdrowie, nieśli pomoc poszkodowanym tam na miejscu katastrofy i dopiero po zabezpieczeniu wszystkich rannych sami zdecydowali się na hospitalizację. Chciałem im za to poświęcenie i odwagę bardzo serdecznie podziękować z tego miejsca. Chciałem również podziękować wszystkich służbom zaangażowanym w niesienie pomocy, wszystkim poszkodowanym tam na miejscu – wszystkim strażakom, policjantom i ratownikom, a także funkcjonariuszom Służby Ochrony Kolei, ale i wszystkim tym niosącym pomoc bezinteresownie okolicznym mieszkańcom, którzy od pierwszych chwil tam byli i starali się pomóc wszystkim potrzebującym. Za to serdeczne dzięki.

Jak powiedziałem, pierwszoplanową sprawą tam na miejscu było zabezpieczenie poszkodowanych i dostarczenie ich do odpowiednich szpitali, ściągnięcie sprzętu ratowniczego, ściągnięcie sprzętu ciężkiego, który byłby w stanie pomagać strażakom w wydostaniu pozostałych ofiar. Wszyscy państwo wiecie, że jeszcze długo część ofiar była uwięziona w tym rumowisku. Kto nie był na miejscu i nie widział tej góry zgliszczy, ten nie jest w stanie wyobrazić sobie, jak to wyglądało realnie na miejscu. Od pierwszych chwil na miejscu pracowała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych z panem przewodniczącym Tadeuszem Rysiem, któremu dziękuję za zaangażowanie i takie natychmiastowe bezdyskusyjne stawienie się w miejscu wypadku, za profesjonalne zabezpieczenie całego materiału dowodowego. Jeszcze przed pojawieniem się i przystąpieniem prokuratury do pracy, pan przewodniczący już zabezpieczał materiał dowody, zbierał odpowiednią dokumentację, która jest niezbędna na tym etapie, która jest niezbędna prokuraturze do wyjaśnienia przyczyn katastrofy i wyciągnięcia wniosków, jeśli chodzi o potencjalną winę.

Jeszcze na miejscu z szefami PLK i Intercity rozmawialiśmy o możliwej pilnej pomocy dla rodzin zabitych i poszkodowanych kolejarzy. Ustaliliśmy tam w nadzwyczajnym i pilnym trybie, że wszyscy poszkodowani kolejarze otrzymają zapomogi, odpowiednie wsparcie psychologiczne. Z tego co wiem – rozmawiałem z żonami poszkodowanych kolejarzy – taką pomoc otrzymali. W poniedziałek po katastrofie odbyłem specjalne spotkanie z przedstawicielami spółek kolejowych, w tym również z przedstawicielem Przewozów Regionalnych oraz z głównym ubezpieczycielem, jakim jest PZU S.A., na temat szybkiego uruchomienia wypłat i odszkodowań oraz pomocy finansowej dla poszkodowanych rodzin i rodzin zmarłych. Mam obietnicę, że ta pomoc i tryb szybkiej wypłaty odszkodowań zostały uruchomiona.

Od pierwszych chwil działała infolinia. Teraz odbywa się to już w trybie standardowego usuwania szkód. Ubezpieczyciele – przynajmniej taką deklarację składają – na bieżąco wywiązują się ze wszystkich oczekiwań rodzin. Obecnie w szpitalach – to jest informacja na dzisiaj – przebywa jeszcze 16 osób rannych. Jak wspomniałem, prokuratura i Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych bada przyczyny tej katastrofy. Jeszcze raz chciałem podziękować panu przewodniczącemu Rysiowi za wstrzemięźliwość w wypowiedziach medialnych i za skrupulatną dokładną pracę. Żałuję, że ta wstrzemięźliwość nie jest szerszym udziałem chociażby prokuratury.

Jestem w stałym kontakcie z panem przewodniczącym. Wielokrotnie rozmawialiśmy po tej katastrofie. Staramy się zabezpieczyć profesjonalną pracę Komisji oraz całego zespołu badawczego od technicznej strony, tak aby nie było żadnych przeszkód w skutecznym badaniu przyczyn katastrofy. Niemniej jednak chciałem wszystkich państwa prosić… apeluję o wstrzemięźliwość w ocenie przyczyn tego wypadku, a zwłaszcza jeśli chodzi o szukanie partykularnego wąskiego interesu politycznego w tej katastrofie. Myślę, że nie jest to miejsce ani czas, aby w ten sposób uprawiać politykę. Żałuję, że w zasadzie od pierwszych chwil nie wszystkim starczyło umiaru w ocenie przyczyn tej katastrofy, zwłaszcza w kontekście politycznym. Zaraz po katastrofie zleciłem również badanie procedur na posterunkach i nastawniach, jak i jakości procedur szkolenia maszynistów i dyżurnych ruchu. Prosiłem o to Urząd Transportu

Kolejowego, który zgodnie z polskim prawem jest odpowiednią instytucją. Jest władza bezpieczeństwa kolejowego. Będę oczekiwał stosownego raportu w tej sprawie.

Przynajmniej ci z państwa, którzy byli na posiedzeniu Komisji, na której prezentowałem plan pracy resortu do końca kadencji, przed tym tragicznym wypadkiem, słyszeli, wielokrotnie podkreślałem, jak ważne dla naszego resortu są kwestie związane właśnie z bezpieczeństwem i podnoszeniem komfortu użytkowania polskich linii kolejowych. Mówiłem wówczas o konieczności radykalnej modernizacji taboru, który dzisiaj jest w dyspozycji przewoźników. Mogę mówić o modernizacji taboru PKP Intercity, za który jesteśmy odpowiedzialni jako resort. To będzie się działo na masową skalę. Chcemy do końca kadencji radykalnie zmodernizować ten tabor, podnieść jego jakość, kupić nowe pociągi.

Będziemy konsekwentnie przyspieszali modernizację linii kolejowych w ramach wieloletniego planu inwestycji kolejowych, który został przyjęty przez rząd w ubiegłym roku. Wprowadzamy nowy program rewitalizacji linii. Mamy 10 gotowych projektów, które podniosą standard przewozu pasażerów, a przede wszystkim podniosą bezpieczeństwo modernizowanych szlaków. Dodatkowo zdecydowaliśmy się na uruchomienie specjalnych programów modernizacji do końca kadencji dwóch tysięcy przejazdów kolejowych, na których mamy najwięcej wypadków i ofiar śmiertelnych w naszym kraju, jak i modernizacji rozjazdów oraz wprowadzenie nowoczesnych rozjazdów kolejowych tam, gdzie mamy do czynienia z wąskimi gardłami i najbardziej archaicznymi rozwiązaniami.

To wszystko powinno służyć podniesieniu standardów bezpieczeństwa przewozu naszych pasażerów. Jeśli chodzi o podniesienie standardów wyszkolenia maszynistów, to w zasadzie gotowe jest nowe rozporządzenie w sprawie standardów szkolenia maszynistów.

Będzie także zmiana ustawy o transporcie kolejowym. Przedwczoraj podpisałem prośbę do pana premiera o taką szybką ścieżkę legislacyjną dla tego projektu, aby wyjąć to z całej ustawy o interoperacyjności i aby móc to szybko skierować do Sejmu, w tym do państwa Komisji. Ta zmiana otworzy drzwi do rozporządzenia, które zostało przedyskutowane na posiedzeniu zespołu do spraw bezpieczeństwa wspólnie ze stroną społeczną, czyli ze związkami zawodowymi. Ustaleniem ostatnich dni jest także podjęcie prac nad nowym centrum szkolenia kadry w ramach PLK. Pracujemy nad formułą przeniesienia centrum szkolenia z PKP do PLK i doinwestowania tego centrum tak, aby centrum szkolenia umiejscowione już w PLK mogło świadczyć usługi szkoleniowe dla przewoźników oraz dla PLK, w tym między innymi dla dyżurnych ruchu.

Jeśli chodzi o takie główne rzeczy, o których chciałbym państwu powiedzieć, to jest kontynuowanie programu wprowadzania nowoczesnych systemów sterowania ruchem EMTS, które chcielibyśmy wprowadzić na głównych szlakach kolejowych do 2020 r., a do 2015 r. już na E-65 i CMK.

Prosiłem również Urząd Transportu Kolejowego o rozpoczęcie prac nad zintegrowanym systemem kontroli jakości pracy i wyszkolenia maszynistów poprzez wprowadzenie ogólnie obowiązującej e-licencji maszynistów czyli elektronicznej karty, która byłaby dokumentem śledzącym jakość szkolenia maszynistów, jak i czas ich pracy. Oczekuję również pełnej implementacji zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dotyczącej montowania kamer w lokomotywach.

To tylko kilka z takich najbardziej czytelnych zmian i ruchów, które wykonujemy. One są szczególnie widoczne na tle katastrofy na linii Starzyny – Sprowa, ale chcę państwa zapewnić, że od pierwszych dni urzędowania w centrum naszego wspólnego zainteresowania w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, oprócz tego pierwszoplanowego priorytetu, który premier nam zarysował, czyli konsekwentnej modernizacji w Polsce, zajmujemy się również kwestią bezpieczeństwa. Credo MTBiGM w tym obszarze to bezpieczeństwo i komfort pasażerów. Aby uzyskać ten efekt – bezpieczeństwo o komfort pasażerów – musimy podjąć wszystkie działania, o których mówiłem trzy tygodnie temu na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, które konsekwentnie realizujemy i które konsekwentnie będziemy wzbogacali o nowe programy, jak chociażby ten dotyczący podnoszenia standardów bezpieczeństwa na

przejazdach z poziomu D do poziomu B, podnoszenia jakości unowocześniania rozjazdów kolejowych poza modernizacjami, które już są prowadzone.

Liczę na pełne wsparcie Komisji w tej batalii prowadzonej przez nasz resort nas rzecz komfortu i bezpieczeństwa na kolei w Polsce. Jestem przekonany, że będę mógł liczyć na wsparcie członków Komisji Infrastruktury, jak i wszystkich pozostałych w tym, aby polskie koleje były nowoczesne i bezpieczne z punktu widzenia pasażera.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym oddać głos przedstawicielom instytucji, które są odpowiedzialne za monitorowanie i wprowadzanie procedur bezpieczeństwa w polskich kolejach, jak i instytucji, które na co dzień prowadzą proces modernizacji i właśnie podnoszenia bezpieczeństwa w polskim ruchu kolejowym.

Jeśli jest zgoda pana przewodniczącego, to w pierwszej kolejności poprosiłbym prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o wypowiedź, a potem prezesa i przedstawicieli PLL, zaś w trzeciej kolejności przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych pana Tadeusza Rysia o krótką prezentację zagadnień związanych z jego obszarem odpowiedzialności.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Pełniący obowiązki prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:**

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Przedstawimy teraz zakres realizacji zadań, jakie są nałożone na Prezesa UTK. Zanim to zrobimy, chciałbym jednak, abyśmy umiejscowili urząd w całym systemie bezpieczeństwa. Zgodnie z obowiązującym prawem, a więc z ustawą o transporcie kolejowym, ustawą o systemie zgodności oraz ustawą o przewozie towarów niebezpiecznych, czyli w zakresie ustaw krajowych, a do tego dochodzi szereg regulacji międzynarodowych, w tym wiele rozporządzeń i decyzji międzynarodowych… Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej wykonującym następujące funkcje: przede wszystkim jest to krajowa władza bezpieczeństwa, krajowy organ regulacyjny w rozumieniu przepisów wspólnotowych oraz organ przestrzegający realizowanie praw pasażera.

Zgodnie z ustawą o systemie zgodności oraz z ustawą o przewozie towarów niebezpiecznych Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym nadzoru rynku, w tym przede wszystkim kontroli spełniania przez wyroby zasadniczych, szczegółowych i innych wymagań, prowadzenia postępowań w zakresie wprowadzenia do obrotu i oddania do użytku wyrobów wspólnie z Prezesem UOKiK oraz innymi organami wyspecjalizowanymi wraz z organami celnymi oraz wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawie kontroli przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego to jest zespół działań obejmujących przede wszystkim opracowywanie i wdrażanie wewnętrznych regulacji obejmujących zasady postępowania na stanowiskach pracy. Jest to także dbanie o utrzymanie wysokiego poziomu kwalifikacji personelu, nadzór nad utrzymaniem tego poziomu, a także nadzór nad utrzymaniem infrastruktury kolejowej i urządzeń technicznych oraz pojazdów kolejowych, nadzór nad pracą i zarządzaniem zespołami pracowników wykonujących czynności związane z ruchem kolejowym.

Ustawa o transporcie kolejowym wprost przenosi normy dyrektywy nr 49 z 2004 r., które zobowiązują wszystkie podmioty działające na tym rynku, w tym zarządców infrastruktury i przewoźników, do ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo systemów, na których działają, każdy oczywiście w swoim zakresie. Cytowana dyrektywa, jak również nasza ustawa, wprost dokonują jasnego rozdziału odpowiedzialności za bezpieczeństwo między zarządców i przewoźników oraz nadzór prowadzony przez UTK. Przykładowo, art. 17 ustawy wskazuje, że to zarządcy i przewoźnicy oraz użytkownicy bocznic są zobowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska. Zarządcy i przewoźnicy zobowiązani są stworzyć systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny jest spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa i jest zgodny

z normami krajowymi. Dla przykładu podam obszary. Obszar „Infrastruktura" – podmiot odpowiedzialny: zarządca infrastruktury; uczestnictwo UTK; sposób – dopuszczenie do eksploatacji; dopuszczanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń; nadzór pośredni – nadzór nad utrzymaniem i eksploatacją. Kolejny przykład – pojazdy; odpowiedzialni operacyjnie – przewoźnicy kolejowi; zakres odpowiedzialności UTK – wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu i rodzaju pojazdów oraz nadzór nad utrzymaniem i eksploatacją. Można byłoby dalej wymieniać te obszary, ale odpuszczę to sobie, bo zdaję sobie sprawę, że wszyscy państwo…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Panie prezesie, prosiłbym, aby skupić się na tym obszarze, który dotyczy działań podejmowanych przez UTK w zakresie bezpieczeństwa. Proszę o spokój, tematyka jest poważna. Mówię o tym także w pańskim interesie, żeby nie narazić się na zarzuty pań i panów posłów, że ustaw, które przyjmuje Komisja (oczywiście w ostateczny sposób przyjmuje je polski Sejm i Senat) uczymy się tego od początku. Bardzo proszę.

**Pełniący obowiązki prezesa UTK Krzysztof Dyl:**

Dobrze, już kończę. Chciałem o tym powiedzieć po to, abyśmy mieli świadomość umiejscowienia UTK w systemie zarządzania bezpieczeństwem. Podsumowując, można powiedzieć, że jest to organ nadzorujący kontrolujący system bezpieczeństwa w Polsce. W związku z tym wykonuje kontrole i jest ograniczony ustawami o swobodzie działalności gospodarczej, gdzie musi powiadomić o takiej kontroli z siedmiodniowym wyprzedzeniem. Tylko w przypadku prowadzenia transportu w ruchu może dokonywać kontroli bez uprzedzenia.

Liczba przeprowadzonych kontroli w roku 2006 wśród przewoźników – 146, w 2007 – 131, w 2008 – 114, w 2009 – 103, w 2010 – 82, w 2011 – 163. Jest to najwyższy wskaźnik spośród wszystkich okresów.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę nie przerywać.

**Pełniący obowiązki prezesa UTK Krzysztof Dyl:**

Zarządcy infrastruktury – kontrole (wyrywkowo): 2006 – 138, 2008 – 165, 2010 – 57, 2011 – 132. Reasumując – dochodzą jeszcze kontrole w zakresie użytkowników bocznic – ostatnie trzy lata: 2009 – 361 kontroli ogółem z zakresu bezpieczeństwa, 2010 – 73, 2011 – 476. Główne nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa, które zostały stwierdzone w tych kontrolach: nieprzestrzeganie terminów badań pośrednich i bezpośrednich torów i urządzeń oraz nieegzekwowanie terminowego usuwania usterek po tych badaniach, nieterminowa naprawa pęknięć szyn oraz odcinków z wadliwymi szynami, niezadowalający stan techniczny eksploatowanych pojazdów kolejowych…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Naprawdę, przyjdzie czas na pytania pań i panów posłów oraz przyjdzie czas na wypowiedzi. Potem udzielę głosu, ale w tej chwili nie udzielam głosu.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Ułatwi nam to percepcję…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jeśli będzie pan miał wątpliwości, to będzie miał pan okazję.

**Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:**

Panie pośle, nikt pana nie zmusza do tego, aby pan tutaj był. Jeśli pana nie interesuje to, co jest tutaj prezentowane…

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Wręcz przeciwnie, bardzo mnie to interesuje.

**Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:**

Bardzo pana proszę, aby umożliwił pan wystąpienie prezesa UTK.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Wręcz przeciwnie, bardzo mnie to interesuje.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jeszcze raz, proszę mi pozwolić prowadzić tę Komisję i dzisiejsze posiedzenie. Pan prezes przygotował się i dajmy mu szansę na to, a by mógł on się wypowiedzieć do końca. Potem będzie okazja, aby zadać mu pytania i wyrazić swoje wątpliwości odnośnie do jakości tego materiału, jeśli ktoś ma takowe. Bardzo proszę kontynuować, panie prezesie.

**Pełniący obowiązki prezesa UTK Krzysztof Dyl:**

… brak bieżącego aktualizowania dokumentacji torów bezstykowych, w szczególności w zakresie ewidencji pęknięć szyn, niewłaściwy nadzór nad systemem rozjazdów leżących w torach głównych, niedostateczne utrzymanie i osygnalizowanie przejazdów kolejowych oraz nieaktualne iloczyny ruchu na tych przejazdach, nieprawidłowe utrzymanie urządzeń sygnalizacji przejazdowej oraz aparatury sterującej urządzeń i przejazdów, niewłaściwy nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych koleją, brak śledzenia przesyłek i przekazywania informacji o prowadzeniu pociągu z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka, brak doradców do spraw przewozów towarów niebezpiecznych, szczególnie użytkowników bocznic, brak oznaczonych torów do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi oraz nieprawidłowe oznakowanie tych wagonów.

Tych nieprawidłowości grupowo było dużo więcej. Przedstawię może w tym miejscu liczbę wypadków. W 2006 liczba wypadków poważnych ogółem – 945, w 2007 – 994, w 2008 – 898, w 2009 – 863, w 2010 – 846, w 2011 – 875. Porównując liczby z lat 2006 i 2011 mamy tutaj spadek o ponad 100 poważnych wypadków rocznie, z czego większość (ok. 89%) dotyczy zdarzeń na przejazdach oraz zdarzeń z udziałem osób spowodowanych przez pojazd będący w ruchu. Są to osoby, które nie powinny znajdować się na drodze kolejowej, bo znajdują się poza przejściami dla pieszych i w miejscach niedozwolonych.

W zakresie prowadzenia samej procedury kontroli tak, abyście państwo mieli świadomość tego oraz w zakresie zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, poproszę o wypowiedź wiceprezesa do spraw bezpieczeństwa pana Krzysztofa Banaszka.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo.

**Wiceprezes UTK Krzysztof Banaszek:**

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, kontynuując…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę przysunąć bliżej mikrofon.

**Wiceprezes UTK Krzysztof Banaszek:**

… nie chciałbym wchodzić bardzo w szczegóły. Niemniej jednak liczba danych, które dotyczą statystyk związanych z wypadkami kolejowymi, jest dosyć duża. Mamy taką nadzieję, że niedługo będziemy mieli wspólną statystykę co do zdarzeń kolejowych w skali całej Europy. Będzie można łatwiej porównywać pewne dane. Wówczas raporty, które są corocznie publikowane, będą – wydaje mi się – bardziej użyteczne dla wszystkich stron. Kontynuując wcześniejsze wypowiedzi, chciałbym podkreślić sprawy, które w pierwszym rzędzie wiążą się z tym wypadkiem, o którym mówiliśmy.

W porozumieniu z panem ministrem zostały zlecone specjalne kontrole. Nie są to kontrole, które były podane do wiadomości publicznej; nie są to kontrole w jakiś sposób nadzwyczajne. One były zaplanowane, ale ze względu na charakter spraw, są zogniskowane na zwrócenie szczególnej uwagi na te aspekty, które dotyczyły nie tylko tego wypadku, o którym mówiliśmy, ale także kilku wypadków wcześniejszych. Myślę, że później, w wypowiedzi przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych będziemy mieli pewne odniesienie się do powodów wydawania rekomendacji, które my, jako urząd, jesteśmy zobowiązani nadzorować i wdrażać.

Chcę także podkreślić, że wydawane rekomendacje stały się od kilku lat – od czasu, kiedy powołano Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych – nowym sposobem rozwoju działań na rzecz bezpieczeństwa. To jest bardzo istotna sprawa, aby były wykorzystywane wyniki postępowań prowadzonych niezależnie i ukierunkowanych na ustalenie przyczyn w takim kierunku, żeby było możliwe zarówno planowanie działań prewencyjnych, jak i planowanie działań o innym charakterze, również legislacyjnym, kształtującym prawo w odniesieniu do bezpieczeństwa, po to, aby systematycznie ograniczać wypadkowość. W tym konkretnym przypadku, wykonując polecenie, zostały zlecone, tak jak wspomniał pan minister, ale chciałbym sprecyzować, trzy podstawowe działania kontrolne. Jest to aktualność i prawidłowość opracowania i stosowania regulaminów technicznych stacji, zwłaszcza w zakresie zasad i procedur wjazdów i wyjazdów pociągów. Drugie działanie, to zgodność obsad posterunków z zapisami w regulaminach technicznych stacji i przestrzeganie zasad prawidłowego prowadzenia na posterunkach nastawczych ruchu kolejowego, szczególnie w zakresie prowadzenia dokumentacji techniczno-ruchowej, w tym sporządzania i wydawania rozkazów pisemnych drużynom trakcyjnym. Proszę państwa, to nie jest przypadkowe, to jest pewnego rodzaju konsekwencja obserwacji zdarzeń, które wiązały się z wieloma wypadkami, a nie z pojedynczym wypadkiem. Przedmiot tych kontroli jest trudny. Nie oznacza to, tak jak to pojawiło się w mediach, że jest to zinterpretowanie tego zakresu kontroli według schematu, że jakaś instytucja lub osoba są winne. Sprawy nie są proste. Gdybyśmy mieli czas, to moglibyśmy wejść w szczegóły zarówno funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, jak i systemu nadzoru nad tym w łonie przedsiębiorstwa kolejowego i tego nadzoru, który my realizujemy. To jest system naczyń złożonych. W związku z tym bardziej nie jest właściwe odnoszenie się na podstawie bardzo nikłych przesłanek czy też formułowanie przedwczesnych wniosków.

Proszę państwa, dwa słowa na temat maszynistów – czas pracy i postulaty, które są formułowane, w większości słuszne, jeśli chodzi o zapisy o zmiany prawa. Dzisiaj jest to zogniskowane na to nowe rozwiązanie, które niesie członkostwo w UE i jest to realizacja dyrektywy nr 59, która mówi o kompetencjach tej grupy zawodowej. Problemy z akceptacją, które przyszły z tego kierunku, dotyczą zakresu szkolenia, modelu szkolenia, jak i wieku, stanu zdrowia i wielu spraw. Nie jest dzisiaj możliwe rozstrzygnięcie – tak mi się wydaje –bez pewnego praktycznego okresu funkcjonowania tego systemu.

Chcemy podkreślić, że z całą stanowczością będziemy egzekwowali te ustalenia, które zostały zapisane w prawie zarówno co do wymogów dla procesu szkolenia… Tutaj jest nasza rola nadzoru nad tymi ośrodkami. Ten nadzór jest wykonywany zarówno wtedy, gdy są rozpatrywane wnioski o wydanie zezwolenia na prowadzenia takiej działalności, jak i w momencie, gdy taka działalność jest prowadzona, bo fachowość i odpowiedzialność osób, które biorą udział w procesie kształcenia jest fundamentem.

Chcę podkreślić, że kryteria są wyjątkowo czytelnie zapisane, jak w mało wielu przypadkach, które znajdujemy w prawie. Od ośrodków wymagamy nie tylko dysponowania lokalem (siedzibą), ale przede wszystkim wiedzą fachową w danej specjalności kolejowej po to, aby ograniczyć pewne swobody, które mogą się zdarzać bez dostatecznej kontroli. Myślę, że te kryteria i rozwiązania, które zostały przeniesione do prawa krajowego, powinny jednak uspokoić atmosferę pewnej, być może zbyt jaskrawo stawianej sprawy, rzekomej gwarancji złego przygotowania do wykonywania tego zawodu.

Chcę podkreślić, że z całą pewnością jest pewne niebezpieczeństwo, które wynika z tego, że nasz system kolejowy na dzisiaj jest niezwykle heterogeniczny i zróżnicowany, jeśli chodzi o system infrastruktury. Jest również trudny w eksploatacji, jeśli chodzi o stan pojazdów i stan infrastruktury. To rodzi problemy i rodzi trudne warunki wykonywania zawodu przez wiele grup zawodowych bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem. To rodzi także różne ryzyka. Chcę podkreślić, iż wszelkie ryzyka, jakie dzisiaj występują są, wydaje mi się, osprzętowione takimi narzędziami, aby faktycznie poprzez zarządzanie ryzykami ograniczać i egzekwować odpowiedzialność za prowadzoną działalność operacyjną podmiotów kolejowych.

Myślę, że tyle byłoby, jeśli chodzi o teraźniejszą wypowiedź. Jeśli będą pytania, to postaramy się na nie odpowiedzieć. Chcę podkreślić, iż szczególnie dla mnie, zwłaszcza statystki są w pewnym sensie w dalszej obróbce i przyjdzie na to czas, abyśmy przedstawili w tym zakresie stosowne raporty. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan prezes Szafrański.

**Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zbigniew Szafrański:**

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bezpieczeństwo na kolei w zakresie prowadzenia pociągów zapewnia się dwiema metodami. Pierwsza z nich, to metody techniczne, czyli stosowanie określonych urządzeń uniemożliwiających skierowanie dwóch pociągów z przeciwnych kierunków na jeden tor, czy też na jeden tor stacyjny, czy też kolizję w głowicach rozjazdowych. Druga grupa, to metody organizacyjne. Jeśli chodzi o metody techniczne, to chciałem zwrócić uwagę, że bardzo wiele okręgów nastawczych na polskich kolejach jest wyposażonych w przestarzałe urządzenia sterowania ruchem. Ponad 60%, to są urządzenia mechaniczne, ale to nie oznacza, że to są urządzenia niebezpieczne. Nawet – można powiedzieć – tak prymitywne rozwiązania, jak tzw. berło czyli zezwolenie dla maszynistów na wjazd na szlak, może być skuteczne pod warunkiem, że przestrzega się zasady, że jeśli nie ma się „berła”, to nie wjeżdża się na szlak.

Zatem uzasadnione jest twierdzenie, że nasze urządzenia sterowania ruchem są przestarzałe i wymagają modernizacji, ale nie można twierdzić, że z uwagi na tą przestarzałość stwarzają zagrożenie dla ruchu pociągów. Oczywiście, chciałoby się mieć urządzenia komputerowe na jak największej liczbie sieci. Dążymy do instalacji z tego względu, iż urządzenia przekaźnikowe są uciążliwe w obsłudze oraz wymagają dużej liczby czynności manualnych i tym samym wymagają dużej liczby personelu w PLK.

To, co jest niewątpliwą zaletą tych urządzeń komputerowych, to jest to, że one bezwzględnie rejestrują wszelkiego rodzaju zdarzenia, jakie zaszły w systemie, a zatem stwarzają wręcz historię funkcjonowania dyżurnego na stanowisku i z tego względu też jakby są istotne z punktu widzenia nadzoru nad pracą tego człowieka.

Nie zawsze możemy jeździć na podstawie urządzenia, bo zdarzają się takie sytuacje, że urządzenie ulegnie awarii. To nie oznacza, że wtedy mamy całkowicie wstrzymać ruch pociągów aż do czasu jego usunięcia. Zdarzają się sytuacje, że urządzenia, które kontrolują bieg pociągów, muszą ulec przebudowie i wtedy też te urządzenia – częściowo lub też całkowicie – trzeba wyłączyć z funkcjonowania. Wtedy bezpieczeństwo ruchu zapewniają określone procedury, czyli sposób postępowania zarówno pracowników PLK, jak i przewoźników, wymagający zwiększonej uwagi, potwierdzenia (stwierdzenia) pewnych faktów zanim podejmie się określoną decyzję lub wyda zezwolenie na wjazd na tor stacyjny lub na szlak.

Sposób, w jaki zorganizowany jest ruch pociągów nie jest dowolny. Oczywiście, jest to kawał historii przedsiębiorstwa PLK. Zresztą przepisy dotyczące ruchu kształtowały się latami i to – niestety – na bazie wypadków kolejowych wprowadzono pewne modyfikacje. Nieraz używa się takiego określenia, że przepisy kolejowe są pisane krwią, ale taka jest prawda i przekonaliśmy się o tym boleśnie 3 marca.

W tej chwili, z uwagi na to, że dawne państwowe przedsiębiorstwa państwowe zostały zdezintegrowane i znakomita większość przedsiębiorców kolejowych w UE funkcjonuje w podziale na zarządców infrastruktury, którymi zawsze są podmioty narodowe i przewoźników kolejowych, którzy mogą dowolnie operować pomiędzy państwami członkowskimi UE, decyzją Komisji Europejskiej wprowadzono zasadę, że każdy zarządca infrastruktury bądź przewoźnik kolejowy musi opracować tzw. system zarządzania bezpieczeństwem, czyli zestawem procedur i celów, jakie chce się osiągnąć w zakresie bezpieczeństwa i sposobem określenia, na ile te cele są osiągane przez zarządców infrastruktury.

Bez takiego systemu zarządzania bezpieczeństwem ani my nie moglibyśmy prowadzić ruchu pociągów, ani też przewoźnicy nie mogliby prowadzić przewozów kolejowych. PLK uzyskały taki system i go opracowały, a następnie został zatwierdzony przez Prezesa UTK 29 października 2010 r. Ten system dokładnie określa sposób organizacji

wewnętrznej PLK, sposób wewnętrznych regulacji prawnych, które dotyczą ruchu pociągów, relacji z przewoźnikami, którzy kursują po sieci kolejowej. Co jest bardzo istotne, szanowni państwo, wszystkie instrukcje, które dotyczą ruchu pociągów na sieci i sposobu prowadzenia tego ruchu nie są tylko i wyłącznie regulowane wewnętrznymi regulacjami PLK, ale podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa UTK. Natomiast każdy przewoźnik, który wjeżdża na tory PLK, podpisuje zobowiązanie, że będzie przestrzegał tych instrukcji, tak więc nie jest uprawniona teza, że rozbicie i wielość przewoźników spowodowała dowolność w zakresie interpretacji przepisów bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Każdy przewoźnik, który wjeżdża na tory PLK jest obowiązany przestrzegać tego samego zestawu instrukcji dotyczących prowadzenia ruchu pociągów. Istotną sprawą jest nadzór nad personelem prowadzącym ruch w PLK. Nie mamy tutaj takich regulacji, które dotyczą maszynistów (maszynista musi mieć specjalne certyfikaty uprawniające do ruchu pociągów). U nas po prostu, pracując na stanowisku ruchu dyżurnego, trzeba mieć odpowiednie kwalifikacje. Te kwalifikacje są weryfikowane egzaminem okresowym odbywającym się co cztery lata. Oprócz tego pracownicy podlegają pouczeniom okresowym w wymiarze 8 godzin raz do roku i pouczeniom doraźnym na posterunku pracy dwa razy w ciągu roku.

Kwestia, do której przymierzaliśmy się już od pewnego czasu (wspomniał o tym pan minister Nowak), to jest podniesienie poziomu szkolenia dyżurnych ruchu, ażeby poprzez zainstalowane symulatorów pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym móc kształcić sposób postępowania tych dyżurnych w sytuacjach nietypowych. Wtedy, gdy wszystko idzie w porządku – wiadomo – nie ma problemów z prowadzeniem pociągów, natomiast dyżurny ruchu musi podjąć właściwą decyzję wtedy, kiedy sytuacja na posterunku jest nietypowa. Pan prezes wspomniał o wypadkowości.

Szanowni państwo, naszą polską specjalnością są – przepraszam za słowo – ludzie wałęsający się po torach. Jest to od trzystu kilkudziesięciu do czterystu przypadków śmiertelnych ofiar na torach wśród ludzi, których nie powinno tam być. Oprócz tego jest dwieście kilkadziesiąt wypadków na przejazdach kolejowych. Zresztą my jako PLK od kilku lat intensywnie prowadzimy akcję „Bezpieczny przejazd”. Pan prezes Dyl mówił już o tym, że jeśli odejmie się te wypadki, to ich liczba jest znacznie mniejsza. Istotną grupą wypadków, z którymi mamy do czynienia, są wykolejenia taboru, w szczególności na torach stacyjnych. To z uwagi na stan techniczny infrastruktury. Odbywa się to z reguły przy małej prędkości i z niewielkim skutkiem dla ruchu pociągów. Natomiast w kategorii wypadków pociągowych – twierdzę to z pełnym przekonaniem i gotów jestem to udowodnić danymi statystycznymi, które mamy z Międzynarodowego Związku Kolei – mieścimy się w średniej europejskiej. Inni porównywalni zarządcy infrastruktury, nawet ci, o których mówimy, że mają taką wysoką technikę prowadzenia ruchu pociągów, średnio na pociągokilometr mają podobną liczbę wypadków. Nie jest więc uprawnione twierdzenie, że polska kolej jest w jakiś sposób gorsza, jest bardziej niebezpieczna.

Oczywiście, wszyscy jesteśmy pod wrażeniem tej katastrofy pod Szczekocinami. Niestety, też przeżyłem w swojej kadencji wykolejenie w Babach, w Chybiu, w Krzewiu, jak również wypadek w Białymstoku. Mam świadomość tego wszystkiego. Szanowni państwo, to nie jest oczywiście jakiekolwiek zdjęcie odpowiedzialności czy też samouspokojenia, ale nie jesteśmy w jakikolwiek sposób gorszą koleją w Europie.

To, co w naszej ocenie jest najbardziej istotnym mankamentem i brakiem w zakresie wsparcia pracy maszynisty, to jest to, że my nie przez ostatnie lata, ale przez ostatnie dziesięciolecia nie pokonaliśmy najsłabszego ogniwa, jakie jest w systemie zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu na kolei, a mianowicie takiego, że pomiędzy wskazaniem semaforów czy też wskaźników przytorowych a reakcją maszynisty jest wyłącznie więź wzrokowa. Nie wprowadziliśmy żadnego systemu, który w jakikolwiek sposób wspomagałby pracę maszynisty i przekazywał mu dane z semafora do kabiny w przypadku opadów deszczu. To wszystko opiera się na tym, jak maszynista zareaguje na to, co zauważy. W tej chwili jedynym rozwiązaniem jest wdrożenie zunifikowanego europejskiego systemu kontroli ruchu i my już nad tym intensywnie pracujemy. Pierwsze wdrożenie jest w tej chwili realizowane na Centralnej Magistrali Kolejowej. Dnia 1

października ubiegłego roku organizowaliśmy taką jazdę pokazową z lokomotywą i grupą wagonów, gdzie nie tylko jechaliśmy z prędkością 200 km na godzinę, ale próbowaliśmy pokazać, że system nie dopuszcza do tego, aby maszynista minął semafor z czerwonym światłem czy też przekroczył maksymalną prędkość na ograniczeniu prędkości. Prace na Centralnej Magistrali Kolejowej trwają i na mniej więcej 40% trasy ten system będzie funkcjonował do końca tego roku, zaś do końca 2015 r. chcemy ten system wdrożyć na całej Centralnej Magistrali Kolejowej. Jest to zresztą jeden z warunków przekroczenia prędkości 160 km na godzinę.

Drugi warunek to eliminacja przejazdów w poziomie szyn. Natomiast na odcinku Legnica – Węgliniec (granica z Niemcami pod Bielawą Dolną) trwają prace pilotażowe kolejnego szczebla tego systemu (systemu poziomu drugiego), który wymaga łączności radiowej. Ten system – zgodnie zresztą z decyzją KE – jesteśmy zobowiązani wdrożyć do końca 2015 r. na całym ciągu E-20 oraz na ciągu E-65 od Warszawy do Gdańska. Ten zakres inwestowania powinien być istotnym elementem przyszłej perspektywy budżetowej UE, dlatego że wdrożenie systemu ECTS jest nie tylko, że tak powiem, pomocą dla maszynisty w prowadzeniu pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych, ale gwarantuje również, że w sytuacjach trudnych i nietypowych (np. zasłabnięcie maszynisty) nie powstanie sytuacja niebezpieczna. Wdrożenie tego systemu jest w zasadzie nadrobieniem wieloletnich zaległości w tym zakresie na polskich kolejach. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, poproszę pana Tadeusza Rysia – przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Proszę bardzo.

**Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Tadeusz Ryś:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, witam i dziękuję za zaproszenie. Na wstępie pozwolę sobie w króciutkim skrócie przedstawić rolę Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, która funkcjonuje od kwietnia 2007 r. zgodnie z dyrektywą UE nr 204/49 (art. 21). Dyrektywa ta nakazała utworzenie w państwach członkowskich niezależnych organów dochodzeniowych. W związku z tym pełnię funkcję krajowego organu dochodzeniowego w Europejskiej Agencji Kolejowej.

W przypadku takich zdarzeń, jak to, które wystąpiło u nas, reprezentuję w kraju Europejską Agencję Kolejową. Zachodzi tutaj transmisja pomiędzy Europejską Agencją Kolejową a naszym krajem. Zgodnie z naszym ustawodawstwem natomiast reprezentuję Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych i zgodnie z rozdziałem 5 ustawy (art. 28a–28e) wykonuję zadania w imieniu pana ministra. Wszystkie zadania, które wykonuję, są związane z zaistnieniem wypadków.

Proszę państwa, zawsze byłem zadowolony z tego, że nie byłem znany, gdyż oznaczało to, iż na kolei jest właściwie. Znając moją osobę, rzeczywiście wszyscy wtedy wiedzą, że na kolei istnieją jakieś zdarzenia, które powodują, że muszę być pokazany. Przeprosiłem media oraz wszystkich innych za powściągliwość, ponieważ uważam, że zawsze powinienem pracować merytorycznie. Funkcją Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jest bardzo szczegółowe wnikanie w rzeczy, w które nie wnika komisja kolejowa, bo nie ma takich kompetencji.

My wnikamy do źródeł, które były lub przychyliły się do takiego a nie innego postępowania związanego z obsługą urządzeń, kierowania pojazdów. Nigdy, proszę państwa, nie należy analizować żadnego wypadku, dopatrując się winy, co jest zresztą od razu w ten sposób stawiane. Ja tak nie patrzę. Nikt w oczach i w swoich czynnościach nie ma oblicza samobójcy. Są to ludzie postawieni w dobrej wierze i oni wykonują swoje zadania w jak najlepszej wierze. Naszym zadaniem jest niezależnie patrzeć na to, że są to ludzie, którzy wszystko chcieli zrobić właściwie. Natomiast ergonomia ich stanowisk nie zawsze została właściwie przygotowana, co powoduje między innymi taki sposób postępowania, jak to określają media czy też prokuratura.

Proszę państwa, chciałbym wyjaśnić, nawiązując do zdarzenia w Starzynach, to rzeczywiście postępowanie zostało przeze mnie podjęte z marszu. Kierowałem zespołem komisji kolejowej – tak było na początku; nie było bowiem członków Państwowej Komisji

Badania Wypadków Kolejowych – i wszystkie dokumenty związane z tym zdarzeniem zostały przez nas zabezpieczone. Wszystkie osoby czynnie związane z tym zdarzeniem w tym dniu zostały przez nas wysłuchane, przez członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Prokuratura nie zdążyła wysłuchać pana dyżurnego. Komisja ma dokumenty z wysłuchania ze Starzyn. Komisja ma dokumenty źródłowe z poprzednich dni, ponieważ komisja zawsze ocenia funkcjonowanie osób w dniach poprzedzających wypadek. Szczegóły tych analiz wiążą się również z tym wypadkiem.

Ze względu na sytuację i fakt, że postępowanie jest prowadzone, nie mogę ujawnić szczegółów, aczkolwiek mam wielką wiedzę na ten temat, bo – jak wspomniał pan minister – byłem na początku, zanim ktokolwiek zaczął reagować i zbierać dokumenty. Pozwoliło to na niezwłoczną ocenę sytuacji w zakresie prowadzenia ruchu i przygotowania stanowisk. Stąd też działanie komisji sięga daleko wstecz. Sposób uruchomienia urządzeń, eksploatacja, sposób oddania do eksploatacji nawierzchni torowej… Jak państwo wiecie, nie da się tego ukryć (zostało to przekazane przez prokuraturę), źródłem tego zdarzenia w tym dniu było nienależyte funkcjonowanie zwrotnicy nr 4 na stacji Starzyny. Jest to opinia organów śledczych, które mają za zadanie sformułować winę. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych nie obwinia. Analizujemy wszystkie zjawiska, które przyczyniły się do zdarzenia i niezwłocznie określamy środki zapobiegawcze. W ten sposób działamy.

Obecnie, ze względu na materiał i wiedzę, którą posiadam na temat tego zdarzenia, poinformowałem pana ministra i przygotowałem rekomendację. Odbyło się spotkanie komisji i została podjęta uchwała w sprawie pewnych niezbędnych zmian i poprawy bezpieczeństwa na kolei, a nie wprowadzenia bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo jest wprowadzone. Obecnie analizujemy, czy system opracowany z zakresu bezpieczeństwa, w tamtym okresie, kiedy był opracowany dla tej linii, był należycie postrzegany. Oczywiście, wszystko uwzględniamy. W tamtym okresie, czyli 4 miesiące temu, uruchamiając tę linię, nie było możliwości, aby przewidzieć pewne zdarzenia. Jak państwo wiecie, wszyscy uczymy się do śmierci. System zarządzania bezpieczeństwem jest to instrument, który jest opracowany na daną chwilę. On wielu rzeczy, które normalnie jesteśmy w stanie przewidzieć, nie przewiduje. Takie wypadki uczą nas, czego jeszcze nie zdążyliśmy przewidzieć. To jest rola Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Przykład takich działań, gdzie moja osoba i mój zespół jest niewygodny, to odsyłam państwa do raportu z Korzybia, raportu z Białegostoku. Wiele rzeczy tam opisano, odnośnie do których nikomu nie śniło się, że to może być źle. Wszyscy uważali to za rzecz normalną. My też nikomu nie zarzucamy winy. Wskazujemy, co należy poprawić.

Jeśli chodzi o wypadek w Starzynach, to bardzo przepraszam. Więcej szczegółów nie mogę podać. Postępowanie jest w trakcie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, dziękuję panu ministrowi za przedstawiony materiał. Dziękuję wszystkim panom, którzy uzupełniali wypowiedź pana ministra. Szanowni państwo, proszę nie zapominać o wypowiedzi pana ministra. Szanowni państwo, przypominam, iż jutro w drodze decyzji Prezydium Sejmu RP, informacja, która na początku miała dotyczyć tylko stanu zaawansowania inwestycji kolejowych i drogowych, zostanie poszerzona również o informację rządu w zakresie spraw, o których dzisiaj była mowa, czyli związanych z bezpieczeństwem na polskich kolejach. Proszę mieć to na uwadze w swoich wypowiedziach, że nie jest to koniec debaty na ten temat, ale właściwie początek naszej dyskusji.

Zwracam się więc do pań i panów posłów, jak i do wszystkich gości, którzy będą chcieli zabierać głos, o precyzyjne wypowiedzi, a najlepiej prosiłbym o pytania tak, abyśmy wszyscy dowiedzieli się, jak wygląda stan bezpieczeństwa na kolei i jak jest on zorganizowany. Myślę, że ta wiedza każdemu będzie przydatna w dalszych działaniach.

Proszę bardzo, zaczynamy od pań i panów posłów. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Tchórzewski. Tak jak powiedziałem, była inicjatywa zwołania tego posiedzenia Komisji w trybie art. 152. Osobą, która miała reprezentować grupę posłów, był właśnie pan przewodniczący Tchórzewski. Proszę bardzo.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że zgłaszaliśmy ten wniosek, to może dodam kilka zdań więcej. Na początek chciałbym odnieść się do rozpoczynającego nasze spotkanie wystąpienia pana ministra. Otóż, panie ministrze – szukanie przyczyn, także tych pośrednich, jeśli chodzi o wypadki, nie jest żadnym partykularnym czy też politycznym interesem. Jest to obywatelski, poselski i rządowy obowiązek.

Mówiąc takie słowa i zarzucając, trudno mi powiedzieć w tym momencie, komu – dotyczy to upolityczniania – w trakcie posiedzenia związanego z tą katastrofą, w sumie to pan to upolitycznia, bo przecież tematem dzisiejszego spotkania miała być problematyka bezpieczeństwa ruchu kolejowego w ogóle, oczywiście w kontekście tego wypadku. Mieliśmy rozmawiać o bezpieczeństwie ruchu kolejowego, a nie o tym wypadku, podczas gdy pan przez pół godziny opowiadał o tym wypadku i o tym, co się działo. Wielokrotnie to było już mówione. Z drugiej strony pan także wprowadza konflikt polityczny w trakcie dzisiejszego posiedzenia, pouczając posłów. Pan jest ministrem – oprócz tego, że jest pan posłem – i posłowie mają prawo pana rozliczać w sposób przyjęty przez siebie. Jeśli wychodzi to poza normy dotyczące kontaktów międzyludzkich, to wtedy są inne metody działania. Dlatego też chciałbym zdecydowanie zaprotestować przeciwko temu.

Przechodząc do części merytorycznej spotkania, chciałbym podkreślić, że w ostatnich dwóch latach mamy dużo sytuacji, które właściwie upodlają ludzi solidnie pracujących na kolei. Często te upodlenia, które idą do mediów, mają swoje źródło w tym, kiedy to na nich przerzuca się winę, podczas gdy wina nie leży po ich stronie. Robi się z nich nieudaczników, zaś oni nie są nieudacznikami. Często ma to swoje źródło właśnie od strony aparatu rządowego, który jest jednocześnie właścicielem firm kolejowych. To jest kuriozalne. Tymczasem wiemy, że mimo tego tragicznego wypadku, kolej nadal jest najbardziej bezpiecznym środkiem transportu. Źródła międzynarodowe podają, że jest to środek transportu trzydziestokrotnie bezpieczniejszy od transportu drogowego. Są to konkretne informacje. Patrząc z tego punktu widzenia, interesem rządu i interesem wszystkich obywateli jest to, aby poprawiać i rozwijać funkcjonowanie kolei. To także dotyczy spraw związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

W pewnym sensie, pod koniec roku 2005 i na początku roku 2006 zauważono, że mimo różnych oporów dało się wówczas spowodować to, iż o ok. 500% z roku na rok wzrosły inwestycje kolejowe poprzez odpowiednią poprawę i wprowadzenie nowych zasad funkcjonowania. Potem jednak przyszły środki UE, które są przez ten rząd – podkreślam, iż funkcjonujący od pięciu lat – dystrybuowane. Teraz mamy do czynienia z tym, że zmniejsza się finansowanie. Daje się wniosek o 1.200.000 tys. euro, żeby te pieniądze, które właściwie powinny iść na poprawę bezpieczeństwa… takie zamiary, wynikające ze wszystkich danych inwestycyjnych wskazują na to, dlaczego nie są realizowane. Zaraz będziemy o tym rozmawiali. Jednak projekty związane z wdrożeniem europejskiego systemu kierowania ruchem pociągów mają miejsce. Przygotowywana jest „nakładka" na projekt Warszawa–Gdańsk. W tej dziedzinie wszystko właściwie zostało przygotowane na to, aby to było zainstalowane na E-20 w ramach drugiego etapu modernizacji tej linii. To nie jest realizowane. Z drugiej jednak strony powszechnie głosi się, że wszyscy pracujący na kolei, to nieudacznicy, bo nie potrafią wykorzystać pieniędzy UE (tylko 1%).

Tymczasem to wszystko to są inwestycje o dużym zakresie. One wymagają pewnego wieloletniego programu finansowania. Jeśli nawet jest zgoda na przetargi, to te przetargi przez wiele miesięcy nie są rozstrzygane, bo nie ma zapewnionego systemu finansowania. Jeżeli gdzieś trzeba zaoszczędzić, to medialnie kolej jest mniej popularna. Oszczędzamy na kolei, nie dajemy finansowania na kolej, odkładamy, nie ma rozstrzygnięcia przetargu. Wycena przedprzetargowa to jest kwestia ok. 700.000 tys. zł. Nierozstrzyganie przetargu przez 5 miesięcy, bo nie zagwarantowano systemu finansowania, gdy inwestycja jest na liście priorytetowej rządu przyjętej i zaproponowanej na podstawie głównej listy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz zatwierdzonej przez Radę Ministrów, zaś Minister Finansów ma to „gdzieś" i nie zapewnia finansowania, a Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nic nie może w tej sprawie zrobić.

Dzisiaj rozmawiamy na ten temat, a zaproszonych przedstawicieli Ministerstwa Finansów nie ma na posiedzeniu. Co takiego na ten temat może nam powiedzieć pan minister, skoro on nic nie może w tej sprawie, bo nie może zapewnić finansowania odnośnie do już ogłoszonych przetargów oraz tych, które są możliwe do ogłoszenia a dotyczą kwoty prawie 6 mld zł właśnie na ten projekt „nakładki" europejskiego systemu sterowania ruchem pociągów na linii Warszawa–Gdańsk; na modernizację linii 8 Warszawa–Radom, która jest przygotowana; na drugi etap modernizacji E-20, który jest w trakcie przetargu bodajże od października ubiegłego roku; na projekt dostępu kolejowego do portu gdańskiego; na projekty rewitalizacyjne Toruń–Bydgoszcz. Tego jest sporo. Tego jest na kwotę prawie 6 mld zł, a kolejarze nie wydają pieniędzy. Tylko tyle, że nikt nie chce zapewnić finansowania tych projektów.

Musimy przecież pamiętać o tym, że Polskie Linie Kolejowe, mimo że są spółką, to nie są instytucją rynkową, ale są elementem transportowej polityki rządu poprzez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, który ustala stawki dostępu, ustala wysokość środków na inwestycje w budżecie, ustala dotacje na remonty, jeśli zmniejsza się stawkę dostępu. To jest narzędzie polityki transportowej rządu. Nie możemy teraz mówić, że to jest firma, która sama może sobie zapewnić finansowanie i środki, która sama może sobie zapewnić kredyt. Wszyscy wiemy, że nie może. Jeśli nie ma potwierdzenia finansowania ze strony Ministra Finansów, to proszę bardzo. Z nogą na baczność – że tak powiem – staną firmy, które będą gotowe, aby przystąpić do roboty, ale tutaj mówi się: „nie ma zapewnienia finansowania; ponad cztery miesiące bez ruchu, bez siły, bez działania, bez niczego". Właściwie to są potężne straty dla gospodarki finansowej. Kto wyciągnie z tego konsekwencje? Kogo NIK wskaże jako podmiot do ukarania w tej dziedzinie? Czy mamy uważać, że premier o tym nie wie? Czy mamy uważać, że poprzez premiera Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie upomina się o to? Być może Minister Finansów jest ważniejszy od premiera i od uchwał Rady Ministrów, ważniejszy od wszystkiego i robi co chce. Z tego wszystkiego to właśnie może wynikać. Jednocześnie nie dając nakładów na rozwój spółek kolejowych, których właścicielem jest państwo, nakłada się obowiązki zmniejszania kosztów, także kosztów osobowych, a więc zwalniania ludzi itd. No przecież, jeśli nie da się pieniędzy na unowocześnienie, to nie da się zmniejszyć zakresu pracy ludzi właśnie na tych starych urządzeniach. Jednak te nowe urządzenia zwiększają bezpieczeństwo ruchu kolejowego, także poprzez to, że nowe i atestowane urządzenia są jednak pewniejsze od decyzji człowieka, który jest bardziej omylny od urządzenia.

Patrząc na to z takiego punktu widzenia, takie decyzje są niezwykle potrzebne. Ci ludzie, w ramach oszczędności, bez unowocześniania (dyżurni ruchu) obciążani są dodatkowymi obowiązkami, tak jak o tym piszą związki zawodowe, które raportują w swoich pismach. Sama organizacja ruchu kolejowego jest dodatkowym zajęciem. On się rozwija, on ma iść zamiatać, iść czyścić, on ma jeszcze coś tam robić, a nagle trzeba pociąg puścić. Potem oczywiście jest temu winny.

To jest wynik ograniczania środków finansowych. Tutaj państwo musi podejmować decyzje, w którą stronę ma być skierowany priorytet. Dzisiaj już wiemy, proszę państwa, że nikt nie poprawi możliwości zatrudnienia, komfortu dojazdu do pracy itp. To właśnie zgodnie z polityką rządu powstały metropolie, które mają być centrum zatrudniania ludzi. Ludzie nie wjadą tam już samochodami. Musi być nowoczesna kolej i muszą być nowoczesne pociągi, muszą być nowe inwestycje po to, aby sprawniej, szybciej i w bardziej komfortowych warunkach się jechało. Chcemy iść w takim kierunku politycznym, jeśli mówi się, że mniejsze ośrodki nie będą się rozwijały. Programy przestrzennego zagospodarowania kraju wskazują, że to właśnie metropolie mają być centrum. To jest właśnie kwestia pośrednich przyczyn. To właśnie polityka steruje tym, co ma się dziać na kolei. Kolej jest bowiem państwowa i podlega tej polityce. Nie możemy uciekać od polityki.

Dalej – kwestia bezpieczeństwa ruchu pociągów. UTK jest głównym urzędem, który w pewnym sensie za to odpowiada i który ma prowadzić kontrole, który ma stawiać wnioski i który ma na to zwracać uwagę. Jest pytanie, ile wniosków UTK złożyła do ministra w ciągu dwóch lat w związku z tym stanem technicznym – w obszarze

modernizacji i zwiększenia inwestycji, bo wynika to z konkretnych potrzeb będących rezultatem kontroli. Dlaczego UTK w tym momencie nie jest w stanie zareagować?

Dostaliśmy dzisiaj materiał, aczkolwiek nie wiem nawet, kto go przekazał. Dostaliśmy od przewodniczącego informacje na temat napędu zwrotnic – mianowicie, że z tymi zwrotnicami coś jest nie tak. Napędy firmy Bombardier, mimo zgłaszania licznych usterek, są montowane w sieci TLK w tysiącach sztuk, gdy jednocześnie w 2010 r. mamy kopię pisma, iż podobny urząd transportu kolejowego w Niemczech wycofał te urządzenia ze stosowania, i to z rygorem natychmiastowej wykonalności. Jeśli nie wyciąga się wniosków z takich zdarzeń? Takie materiały dostajemy. Dlaczego u nas nie wyciąga się takich wniosków? Ano dlatego… Z czym mieliśmy do czynienia tutaj na posiedzeniu Komisji? Przychodzą kolejni szefowie tego urzędu i żebrzą: „proszę państwa, dajcie nam trochę więcej pieniędzy, bo my nie jesteśmy w stanie wykonać swoich obowiązków; będzie źle w transporcie kolejowym”. To słyszeliśmy tutaj w kuluarach (mówili to posłom). Jeden za to, że prosił o pieniądze, został odwołany w 2010 r., kolejny natomiast został odwołany w styczniu tego roku.

Pan minister odwołał prezesa UTK powołanego ze swojej formacji za to, że to jest niegodne, iż on prosił o pieniądze za pana plecami. W ramach swojej polityki ministerstwo nie dało na ten cel pieniędzy, nie dbając o to, żeby to wszystko było odpowiednio nadzorowane i żeby były sformułowane odpowiednie wnioski. Ten prezes za to, że śmiał prosić o pieniądze – będąc zresztą z tej samej formacji – został odwołany. Teraz zastanówmy się, dlaczego on ryzykował. On zaczął się bardziej bać odpowiedzialności niż swojego ministra. Zdecydował, że lepiej będzie, jak go odwołają – „wyciągał” ręce o pieniądze do nas i do Komisji Finansów Publicznych. Wiedział, że nie jest w stanie wykonywać tego obowiązku. Tak to było prowadzone.

Panie ministrze, trzeba się trochę uderzyć w pierś i powiedzieć: „nie dałem tych narzędzi i jeszcze w łeb rąbnąłem faceta, że się upomina o te narzędzia”. Co teraz? Pan mówi o tym, że pan zleca UTK pilną kontrolę procedur bezpieczeństwa na posterunkach ruchu kolejowego. Przecież to jest ich ustawowy obowiązek. Pan wcale nie musi im tego zlecać. Oni to po prostu muszą robić według harmonogramu. Nie robią tego, bo nie mają etatów, nie mają pieniędzy i w ogóle nie są w stanie tego wykonywać.

Jednocześnie po odwołaniu prezesa UTK, odwołani zostali wszyscy dyrektorzy siedmiu oddziałów terenowych. Przecież wiadomo, jak to będzie się odbijało na bezpieczeństwie ruchu kolejowego. To nie jest taka łatwa sprawa. Do tego potrzebni są superfachowcy, bo oni muszą sprawdzać i nadzorować urządzenia. Pamiętajmy też, że UTK dopuszcza do ruchu wszystkie nowe lokomotywy i wagony. UTK ma więc dużo obowiązków związanych z tymże bezpieczeństwem. Dlatego też w tej sprawie należy zwrócić uwagę na to, że te sprawy muszą być w jakiś sposób regulowane. Trzeba to robić odpowiedzialnie.

Mówiliśmy, że jeśli nagle ktoś prowadzi jakąś firmę o profilu ekonomiczno-finansowym a następnie przechodzi do transportu kolejowego, to powinien mieć jakieś kompetencje. Ten człowiek miał zamiar działać z dużym rozmachem, co zresztą w tym miejscu przedstawiał. Co się potem z nim stało? Dokładnie to samo, co z każdym innym. Nie był w stanie wykonywać tych wszystkich swoich obowiązków. Dlatego też pozwoliłem sobie na dłuższe wystąpienie, bo mieliśmy zwołać to posiedzenie także po to, aby poruszyć takie kwestie. Chciałbym więc traktować tę sprawę szerzej. Nie tylko przez aspekt spojrzenia na ludzi, na to, że ktoś się gdzieś pomylił i to się dzieje tylko z tego tytułu.

To jest kwestia tego, czy będziemy prowadzili politykę zalecaną przez Komisję Europejską. Kilkakrotnie na posiedzeniach tej Komisji przypominano o relacjach 60-40, tzn. 60% środków budżetowych i unijnych (wydawanych razem) na drogi, 40% na kolej. Dochodzimy do tego, że prawdopodobnie za ubiegły rok ta relacja będzie w proporcjach poniżej 90 do10. Jeżeli tak jest, to nie możemy dziwić się temu, co jest. Parlament też jest winien, choć my tak nie głosujemy. Jako opozycja musimy głośno mówić, że jest źle. Oczekujemy także realnego przedstawienia informacji w zakresie tego, jaka będzie dalsza polityka inwestycyjna odnośnie do chociażby budowy europejskich systemów. Czy w ostatnich miesiącach Minister Finansów dał gwarancje finansowania, czy też nie dał takich gwarancji? Nie jest to uprzejme, jeśli na tak ważnym posiedzeniu Komisji nie ma

żadnego przedstawiciela resortu finansów. Czy takie rzeczy w ogóle interesują ministra finansów i – można powiedzieć – „nadpremiera" w tym rządzie? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję. Jeszcze raz zwracam uwagę na czas wystąpień. Z powodów, o których mówił pan przewodniczący Tchórzewski, ten czas jest zrozumiały. Jeśli jednak nie chcemy powtarzać posiedzenia Komisji, która odbyła się ostatnio, gdzie właściwie nie było już posłów chętnych do wysłuchania odpowiedzi pana ministra, to prosiłbym jednak, aby były to precyzyjne pytana i żebyśmy mogli potem wysłuchać ustosunkowania się do naszych wypowiedzi (nie tylko jednostronne wypowiedzi). Pan poseł Wojtkiewicz, bardzo proszę.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dziękuję bardzo. Zacznę od konkretnych pytań. Nie będę się odnosił do uwag pana ministra odnośnie do mnie, bo mogę to jedynie podsumować – „żal.pl", ale trudno. Przyzwyczailiśmy się do takiego działania waszego rządu i takich wypowiedzi w stosunku do niektórych posłów, w szczególności do nas.

Panie ministrze, wszedłem może brutalnie, ale chciałem skrócić wypowiedź, abyśmy wszyscy mogli się w pewnym stopniu dowiedzieć, ile w ramach skontrolowanych systemów technicznych było sprawnych. Bardzo nas to interesuje i tym bardziej powinno to interesować pana ministra – albo urządzenia techniczne są sprawne, albo też są niesprawne i tym samym pociągi nie powinny być dopuszczone do ruchu. Nie ma czegoś takiego pośredniego. Jeśli tutaj coś jest pośredniego, to zawsze zdarzy się wypadek. Pan mówił: „komfort i bezpieczeństwo". Na naszym poprzednim spotkaniu mówiłem, że pociągi są brudne i zaniedbane (wewnątrz i na zewnątrz), ale nie sądziłem, że pod tym brudem kryje się kwestia bezpieczeństwa. Przykro jest, że takie rzeczy mogą dziać się dzisiaj na kolei.

Chciałem się konkretnie zapytać o system zarządzania ruchem, czy dyżurny ruchu ma procedurę postępowania w różnych przypadkach tego typy (zwrotnica działa, nie działa; pociąg jest na torze; jak ma się zachowywać). Jeżeli coś takiego jest, to chciałbym to zobaczyć. To samo było w wypadkach lotniczych, ale potem okazało się, że nikt nic nie ma i nie ma żadnych procedur postępowania. Tu chodzi o bezpieczeństwo. Tysiące ludzi jeździ bowiem pociągami. Chciałem także spytać się, jak wygląda zabezpieczenie przed błędem samego dyżurnego ruchu. Jeśli dyżurny ruchu popełnia błąd, to konsekwencja jest tego typu, że pociąg się wykoleja, następuje zderzenie itp. Ostatnio mieliśmy wiele przypadków, kiedy nastąpiły błędy. Nie wiem, czy dotyczyło to całego systemu, czy tylko samego dyżurnego ruchu, że doszło do katastrofy.

Wyobrażam sobie sytuację, kiedy dyżurny ruchu z różnych względów popełnia błąd, to nie powinno dopuścić się do takich sytuacji, że pociągi jadące na jednym torze pędzą na siebie z prędkością, jaka jest dopuszczalna. Powinien istnieć system zabezpieczający, ale chciałem dowiedzieć się, czy faktycznie taki system istnieje. Czy istnieje sygnalizacja w pojazdach na danym torze w sytuacji, gdy na jednym torze znajdują się dwa różne pociągi jadące naprzeciwko siebie? Następne pytanie, czy istnieje automatyczna blokada w sytuacji, gdy dyżurny ruchu coś przeoczył, coś się stało i po drodze nie zadziałał jakiś system. Czy istnieje jakaś blokada i możliwość zabezpieczenia, tak aby nie doszło do zderzenia?

Czy w kontekście tego wypadku były zainstalowane urządzenia zabezpieczające? Czy ktoś je odbierał? Czy są podpisy stwierdzające odbiór? Jeżeli tak, to jakie były podpisy? Dzisiaj najłatwiej jest oskarżać tego dyżurnego ruchu, który w rzeczywistości popadł w jakąś chorobę – czemu się zresztą nie dziwię – i trafił do szpitala psychiatrycznego. Proszę mi odpowiedzieć na te pytania. Jeżeli jest taka procedura, to czy mógłbym dostać tę procedurę – zobaczyć ją tak, abyśmy mieli tego świadomość… jak również system zarządzania bezpieczeństwem. Jeżeli jest coś takiego, to również chciałbym coś takiego zobaczyć. Moje nazwisko Michał Wojtkiewicz (poseł). Tutaj jestem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Chciałem tylko zwrócić uwagę, że wypowiedzi pana ministra i osób, które wypowiadały się w imieniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki

Morskiej nie padło żadne oskarżenie skierowane do kogokolwiek. Chciałbym zwrócić na to uwagę, bo wszyscy, którzy jesteśmy na sali… proszę nie powtarzać doniesień prasowych. Nas to nie interesuje. Nas interesuje bezpieczeństwo na polskiej kolei. Pan przewodniczący Piechociński, bardzo proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Te emocje, które są w głosach i „wiszą" nad tą salą, ale wiszą także w debacie nad polską koleją, są zrozumiałe, bo mieliśmy fakt bez precedensu w ostatnich miesiącach. To co się stało, to jest taki swoisty wyrzut sumienia. To się stało w wymiarze urzędniczym, politycznym, ale także tym ludzkim (kolejarskim). Odpowiadając za funkcjonowanie kolei... Przy okazji padło wiele informacji na temat polskiej kolei. Polska kolej jest różna. Są w tym elementy systemu kolei XIX-wiecznej i XX-wiecznej, ale na tej samej kolei pojawiły się elementy tego, co wreszcie osiągnęliśmy wspólnym wysiłkiem (także sejmowej Komisji Infrastruktury oraz kolejnych rządów).

Mamy pierwsze jaskółki, które – co prawda – wiosny nie czynią, ale często w tej debacie jesteśmy tu i teraz. Kiedy więc będziemy mieli lepszą kolej? Pragnę w telegraficznym skrócie zarysować wyzwania, które stoją przed nami w wymiarze parlamentarnym i rządowym, jak i obywatelskim, a zatem nie tylko profesjonalno-kolejowym. Chodzi o tych, którzy pracują i służą na polskiej kolei albo z niej korzystają.

Pierwsza sprawa – kiedy kolej będzie więcej zarabiać? Przez ostatnie lata w polskiej polityce transportowej zauważyliśmy, iż polska kolej nie wróciła jeszcze do ładunków sprzed kryzysu. Ubiegły rok był to pierwszy rok, kiedy powstrzymaliśmy regres w przewozach pasażerskich. Na coraz większych kosztach jest coraz mniej ładunków oraz osób, które jeżdżą. Zwiększyliśmy wsparcie dla pasażerskich Przewozów Regionalnych, ale nie do takiego poziomu, jaki 10 lat temu sygnalizowaliśmy w ustawie o restrukturyzacji i komercjalizacji PKP, czyli do tych słynnych 800.000 tys. zł. Pieniądze na kolej przyszły ze znaczącym opóźnieniem. Jest to proces, któremu są współwinne – jeśli użyć tego najbrzydszego ze słów – kolejne parlamenty i kolejne rządy. Z różnych powodów jest tak jak jest.

Sądzę, że warto myśleć kategoriami, co z tej bardzo gorzkiej i dramatycznej lekcji wynika przy tych pytaniach, które sobie stawiamy, nie tylko na tej sali, ale także tych, które stawiają obywatele w kontekście bardzo często niekorzystnych głosów dotyczących kolei i kolejarzy oraz ich pracy, a nie tylko politycy, którzy zajmują się koleją. W pierwszej kolejności bowiem pojawia się pytanie, co sejmowa Komisja Infrastruktury zrobiła w wymiarze ponadpartyjnym. W tym wymiarze, te nasze dramatyczne głosy i wystąpienia… ja też byłem na tej liście, aby rozmawiać o tym w tym specjalnym trybie. Dziękuję jednak panu przewodniczącemu, że mamy normalny tryb rozmowy o polskiej kolei.

Pierwsza sprawa – pojawił się sygnał ze strony ekspertów pracujących w UTK, że mamy głęboką dezintegrację rynku kolejowego. Poszliśmy innym modelem niż pozostałe kraje i nie mamy jednej instytucji i jednego przedsiębiorstwa, w którym infrastruktura i ruch kolejowy są raz koordynowane, a wydzielenie polega na wydzieleniu instytucjonalnym, organizacyjnym czy też finansowym. W związku z tym to fundamentalne pytanie musi być takie: w jaki sposób infrastruktura kolejowa znajdzie się we władaniu państwa – bezpośrednim, bez pośrednictwa PLK. Kiedy będzie podpisany ten długoletni kontrakt na utrzymanie infrastruktury na odpowiednim poziomie? Na jakim poziomie będzie podpisany, skoro wiemy, że nie chodzi tylko o kwestie modernizacji i bieżącego utrzymania?

Mieliśmy lata, kiedy te kwoty były dramatycznie niskie, tak że w stosunku do innych gałęzi transportu mamy określone zaległości w tym zakresie. Czy w procesach prywatyzacyjnych i restrukturyzacyjnych będziemy umacniać tę część, za którą wprost odpowiada państwo, czyli czy na przykład energetyka, informatyka i telekomunikacja zostanie przy dzisiejszych liniach kolejowych? Czy widzimy docelowy model, kiedy zarządzanie infrastrukturą będzie tak jak to jest dziś przy drogach administracją rządową i będziemy mieli administrację kolejową? To jest fundamentalne pytania. Pojawił się tutaj prosty postulat. „Narobiliście" tych spółek (także ci, którzy robili

to w latach dziewięćdziesiątych) i teraz jest tak, a inni postawili sprawę prosto – przywróćmy stare PKP, czytaj – będzie więcej pieniędzy i żadnych problemów wewnątrz kolei. To są fundamentalne pytania i na te pytania my jako resort oraz parlament, któremu obywatele stawiają wymagania w płaszczyźnie legislacyjnej i prawnej, musimy odpowiedzieć.

Druga bardzo istotna kwestia – mamy, słusznie zresztą, narzucony ustawą coroczny obowiązek rządu przedkładania nam informacji o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Panie ministrze, po tym, co się wydarzyło – mówiłem o tym kilkakrotnie w każdej debacie – dobrze byłoby rozszerzyć ten obowiązek na wszystkie rodzaje transportu, tak aby była to informacja o stanie bezpieczeństwa w transporcie. Trzeba także myśleć o koordynacji tych systemów. Przypisywane kolei wypadki na przejazdach kolejowych są w 90% niekolejowe. Następują z winy i lekkomyślności uczestników ruchu drogowego. W związku z tym nawet w tych statystykach… Pojawiło się takie dramatyczne zestawienie i wniosek, że polska kolej jest najbardziej niebezpieczna, kiedy wiemy, że w ciągu ostatnich 30 lat w wypadkach kolejowych *sensu stricto* w ruchu kolejowym zginęło dwieście kilkadziesiąt osób, jeśli dobrze pamiętam (tutaj zapewne eksperci mnie skorygują). W związku z tym jeśli porównamy to z liczbą wypadków na polskich drogach… Nie chcę tego porównywać ze zdarzeniem na zjeździe z CMK, ale chcę, abyśmy w takich sytuacjach odpowiednią wagę słów czy też statystyk przykładali. W związku z tym warto to definiować w ten sposób.

Sprawy fundamentalne mają następujący charakter. Mówiliśmy o tym wielokrotnie jako sejmowa Komisja Infrastruktury przy wdrażaniu kolejnych nowelizacji związanych z wdrażaniem dyrektyw czy też rozporządzeń europejskich, łącznie z tymi najtrudniejszymi związanymi z interoperacyjnością kolei. Powtarzam to po raz kolejny i mówię o tym na każdym posiedzeniu Komisji dotyczącym transportu drogowego, iż bezpieczeństwo musi kosztować. Jeśli bezpieczeństwo nie kosztuje, to w takim razie skutki braku bezpieczeństwa kosztują jeszcze bardziej w sensie ludzkim, biznesowym itp. Przecież my bezpieczeństwo na liniach kolejowych ratujemy poprzez obniżenie prędkości na tych liniach.

My możemy narzekać na to, co działo się przez lata, ale zeszły rok był pierwszym rokiem, kiedy to publicznie mogliśmy przyznać się do tego, iż na największej liczbie linii kolejowych zwiększyliśmy możliwość bezpiecznego poruszania się niż wyłączyliśmy je czy też obniżyliśmy prędkość. Problem fundamentalny, który słusznie stawia strona społeczna, także w kontekście dyskusji na temat deregulacji, czy taka deregulacja ma oznaczać niższe kwalifikacje i gorszy stopień przygotowania do zawodu? Ja nie mówię o tym, że wszystko musimy wpisywać do ustawy, ale na tym szczeblu, jeśli chodzi o określenie wymagań i kwalifikacje społeczno-zdrowotno-zawodowe, jak również kwestie przygotowania do wykonywania zawodu, to musi to być. Do rangi symbolu urasta to, że w miejscu byłego internatu historycznego technikum kolejarskiego mieści się centrala PKP.

Tak więc to, o czym wielokrotnie mówiła Wysoka Komisja i co dostrzegam z wielką satysfakcją, że minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej podkreśla wewnątrz rządu oraz poza rządem, że będziemy rozmawiać na temat edukacji publicznej, tak aby edukacja zaczęła dawać odpowiednio przygotowane kadry, bo to nie jest kwestia maszynistów dla transportu drogowego, ale jest to też kwestia kierowców dla ciężkiego transportu drogowego czy też dla zbiorowej komunikacji miejskiej. To jest na pewno taki obszar spraw…

Na koniec jeszcze – bo czeka nas cała seria pytań i dyskusji – część z nas była na bardzo ważnym spotkaniu, w którym uczestniczył także pan minister Massel. Mówiliśmy o węźle warszawskim. Wiemy o tym, panie pośle Tchórzewski – mogę to powiedzieć jako poseł mazowiecki drugiemu posłowi mazowieckiemu – że akurat linia do Radomia nie jest gotowa z punktu widzenia uruchomienia projektu. Między innymi wynika to z protestów społecznych. W tych rozwiązaniach w walce o lepszą i bezpieczniejszą kolej wyodrębnia się myślenie węzłami kolejowymi. W ostatnich latach – podkreśla to też wielu ekspertów kolejowych – mówiliśmy o połączeniach między różnymi aglomeracjami i różnymi ośrodkami, podczas gdy ruch kolejowy – ten, który generuje najwięcej szans

i buduje przychylność opinii publicznej – przełożył się na układ aglomeracyjny. To są te szybkie koleje miejskie, to są te inicjatywy kolei aglomeracyjnych. Tutaj wzrósł ruch, a nie w obszarze pozostałego ruchu kolejowego. To jest także kwestia uzyskania przyzwolenia społecznego w tym zakresie. Otóż, bardzo wiele wymagamy od naszej kolei.

My-obywatele oczekujemy, że ona będzie nowoczesna, że będzie tania, przyjazna, dobrze skomunikowana z innymi środkami transportu, ale kiedy trzeba wykupywać grunty pod cel publiczny, jakim jest budowa linii kolejowej, budowa systemu „parkuj i jedź" czy też modernizacja nowej linii kolejowej, to okazuje się, że mamy dylemat Starej Iwicznej, kiedy to mieszkańcy Nowej Iwicznej chcą zwiększenia liczby pociągów kursujących na linii kolejowej radomskiej, zaś część mieszkańców Starej Iwicznej chce przeniesienia wiaduktu na projektowanej drodze wojewódzkiej za Piaseczno. W związku z tym zwracam uwagę, że przed PLK, nie tylko w wymiarze braku dostępu do środków…

Na koniec to, o co sejmowa Komisja Infrastruktury musi się za każdym razem upominać. Bezpieczeństwo musi kosztować. Dlaczego transport kolejowy płaci za bezpieczeństwo w postaci utrzymania Straży Ochrony Kolei? Kiedy nareszcie w tym wymiarze politycznym rozstrzygniemy tę kwestię, aby analogicznie dla dróg, w ramach spraw wewnętrznych, funkcjonowały obok siebie służby, które będą odpowiadały za bezpieczeństwo majątku transportu kolejowego, który jest nasz wspólny, za bezpieczeństwo pojazdów itd. Tutaj wydaje się, że jest to zupełnie nieuprawnione.

Ostatnie zdanie, dla pana, panie ministrze, a także dla zgromadzonych tutaj posłów ponad politycznymi podziałami bardzo istotne jest to, aby w regionalnych programach operacyjnych w ramach nowej perspektywy finansowej 2014 znalazło się miejsce dla pozornie drobnych, ale ważnych działań rewitalizacyjnych i odtworzeniowych. Sądzę, że będzie to trudne w ramach dużych projektów (nowy Program operacyjny „Infrastruktura i środowisko"; Łącząc Europę), gdzie w naturalny sposób będzie się to koncentrowało na dużych zadaniach inwestycyjnych, ale pewne racjonalne współdziałanie z samorządem i przejęcie dużych zadań przez PLK, a przesunięcie małych zadań z zakresu bieżącego utrzymania i modernizacji w kierunku regionalnych programów operacyjnych wydaje się bardzo racjonalnym zadaniem.

Ponieważ kolejne fale kryzysu europejskiego są pewnie przed nami, to chciałbym, aby nasz rząd, działając ponad politycznymi podziałami, miał odwagę, żeby w pakiecie działań antykryzysowych wpisać rewitalizację i odtworzenia na linii jako zadania państwowe.

Proszę zwrócić uwagę, że mówimy o lepszych kolejach, a tylko w tym roku rząd niemiecki dosypał do nowoczesnych i profesjonalnych kolei niemieckich kolejną transzę 1.500.000 tys. euro. My oczekujemy od tej naszej niedoinwestowanej kolei, że już dzisiaj będzie funkcjonowała tak samo jak potężna niemiecka DB, z tą samą częstotliwością i z tą samą pewnością, że wsiadając do pociągu, dojedzie się szczęśliwie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję. Do głosu zapisali się w następującej kolejności: pan poseł Jerzy Polaczek, pan poseł Jerzy Szmit, pan poseł Witold Klepacz, pani poseł Anna Paluch, pan poseł Adamczyk. Czy są inne zgłoszenia? Rozumiem, że nie ma. W takim razie zamykam listę. Nie widzę zgłoszeń. Prosiłbym także przedstawicieli strony społecznej, którzy chcieliby zabrać głos o zgłoszenie takiej chęci sekretariatowi Komisji. Bardzo proszę, pan poseł Polaczek.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, panie i panowie posłowie, szanowni goście, chcę skupić się na kilku kwestiach systemowych, dlatego że ta katastrofa, która zdarzyła się 3 marca, jest i powinna być źródłem nie tylko głębokiej refleksji, ale też czegoś, czego brakuje w dotychczasowym przekazie, a więc polityki i konkretu.

Zacząłbym od drobnego przypomnienia, iż miejsce katastrofy, to jest również odcinek, który za dwa lata, według planów rządu, będzie dedykowany polskiemu Pendolino. Takie najbardziej banalne pytanie, które dzisiaj można zadać, to pytanie o to, czy pociągi, które

rozwijają prędkość na poziomie mniej więcej 200 km będą wjeżdżały na sygnał zastępczy na tego rodzaju odcinkach, gdzie to, co się stało, jest dramatycznym zdarzeniem.

Druga kwestia – odwołam się do głosu społecznego, do posiedzenie Komisji Infrastruktury, które odbyło się na kilka dni przed katastrofą pod Szczekocinami. Pan przewodniczący Miętek na tym posiedzeniu, komentując informację pana ministra o rozkładzie jazdy, z tego co pamiętam, stwierdził chyba, że dzisiaj to nie tylko pasażer nie wie, co dzieje się z rozkładem jazdy, ale także zawiadowcy stacji. Dzisiaj zupełnie przypadkowo otrzymałem taką prośbę, czy też pewnego rodzaju sugestię od pewnej osoby, która nie może w przedsprzedaży po 1 stycznia kupić biletu do Sopotu, gdzie mieszka. Niech pan minister sprawdzi to i spróbuje zamówić bilet na trasie Warszawa-Gdynia po 1 kwietnia w okresie świątecznym To oczywiście dotyczy wszystkich innych pasażerów, którzy tam się przesiadają. To jest, oczywiście, związane z remontem torowiska itd., ale nie wprowadzono takiej korekty, informacji dla pasażerów, a przecież europejskim standardem jest sześćdziesięciodniowy termin przedsprzedaży. To są pewnego rodzaju przykłady, które pokazują, w jakim otoczeniu funkcjonuje rynek kolejowy i w jakim otoczeniu operują zarządcy infrastruktury.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to w swojej wypowiedzi skupię się na tych kwestiach systemowych czy też nieodpowiedzialności państwa, jako podmiotu, który powinien w praktyce realizować funkcję silnego regulatora, jakim jest UTK jako krajowa władza bezpieczeństwa ruchu kolejowego na tym liberalnym rynku, gdzie w Polsce wydano co najmniej kilkanaście licencji na rzecz przewoźników pasażerskich czy też towarowych. Jaką mamy fotografię dnia z 3 stycznia? Ja do dzisiaj nie wiem, z jaką delegacją – premiera, ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, czy też prezydenta – pojechał na miejsce katastrofy szef UTK (czy też osoba, która pełni tę funkcję). Żadnego przekazu ze strony krajowej władzy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nawet na poziomie jakiegokolwiek komentarza publicznego, który byłby prezentowany w kontekście funkcji, jaką wykonuje państwo czy też prac, jakie prowadzi Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. Takiej katastrofy nie generuje się z tygodnia na tydzień, bo tutaj nikt nie przesądza o indywidualnej odpowiedzialności. Myślę, że takie komentarze ze strony osób siedzących na tej Sali są potrzebne. Natomiast 3 marca mamy taki stan, kiedy nie ma szefa UTK. Ten, który został odwołany, nie został odwołany za to, za co powinien być odwołany – domagał on się nieco więcej środków.

Przypomnę, że w grudniu 2010 r. – mogę sobie pozwolić na taką uwagę – zabierałem głos w tej sprawie po paru miesiącach, kiedy to UTK po prostu dryfował w taki sposób, który degradował jego funkcję. Wtedy też naruszono ustawę o transporcie kolejowym w zakresie powołania szefa, który nie posiadał żadnego doświadczenia teoretycznego czy też praktycznego. Czy bezpieczeństwu ruchu kolejowego służy taka praktyka, kiedy to jednocześnie odwołuje się siedmiu szefów UTK, zaś powoływanie nowych trwa miesiącami. To jest właśnie de facto sytuacja, gdzie nastąpiło znaczące obniżenie tego, co w zdecydowanej większości jest funkcją UTK czyli między innymi działalność kontrolna w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i odpowiedzialności regulacyjnej.

Dzisiaj – z poziomu sejmowej Komisji i Sejmu RP – zasadne jest zadanie pytania, czy UTK jest zdolny do wykonywania funkcji krajowej władzy bezpieczeństwa ruchu kolejowego również w świetle tych zadań, które na podstawie rządowych i sejmowych projektów zostały nałożone na ten urząd również w ramach choćby co prawda spóźnionej (półtora roku po upływie terminu transpozycji) i przeprowadzonej rzutem na taśmę transpozycji ramowej dyrektywy o interoperacyjności czyli zmiany ustawy o transporcie kolejowym. Dzisiaj jesteśmy w lesie.

Chciałbym dowiedzieć się – mówimy tutaj o różnych elementach, które wzajemnie oddziałują na siebie – jak to jest, że w czasie, kiedy następuje katastrofa (zbieg okoliczności) PLK występują do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o wydanie odstępstw od technicznych specyfikacji interoperacyjności na pięćdziesięciu kilku inwestycjach, które są realizowane. Chciałbym na sejmowym poziomie poznać uzasadnienie tego rodzaju wniosku, chyba że się mylę. Wtedy jak najbardziej można to sprostować czy konkludować, że jest to informacja niemiarodajna. Dnia 28 stycznia weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym,

która implementuje dyrektywę o interoperacyjności, a miesiąc później PLK występują o odstępstwa od tej zasady na prawdopodobnie wszystkich inwestycjach. Zrozumiałbym tego rodzaju mechanizm, jeśli on jest odniesiony do jak najbardziej zaawansowanej inwestycji i gdzie można uzyskać derogację, ale nie traktować tego hurtem.

Reasumując aspekt państwowy na poziomie UTK, chcę tylko odwołać się do korespondencji, która wpłynęła do mnie w dniu dzisiejszym i która analizuje politykę personalną w tymże urzędzie będącym krajową władzą bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Pytam się państwa ministrów… jeśli mogę prosić o uwagę… to chyba nie jest interesujące.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dyskusja chyba dotyczy wystąpienia pana posła. Proszę spokojnie kontynuować.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Chcę być traktowany w poważny sposób, panowie ministrowie, bo staram się tutaj wyciągać jakieś wnioski w dobrze pojętym interesie publicznym.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę mówić.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Chcę zwrócić uwagę na to, że w tych zmianach, które nastąpiły w UTK w 2010 r. w tym urzędzie została kompletnie zaburzona polityka personalna, która polegała na tym, że część nowych pracowników została zatrudniona, mówiąc najbardziej eufemistycznie, na koleżeńskich zasadach na umowach zlecenie z wysokimi wynagrodzeniami w takiej sytuacji, kiedy pracownicy merytoryczni pracujący w tymże urzędzie byli na przykład zwalniani. Jaka jest dzisiejsza sytuacja – w świetle wewnętrznej struktury UTK – gdzie dla ominięcia, podkreślam, ustawowych wymogów otwartego naboru na stanowiska nagminne jest stosowanie upoważnień dla pracowników niższych szczebli do koordynowania czynności – naczelnicy wydziałów, dyrektorzy biur czy też nawet z poziomu dyrektorów departamentów. Z punktu widzenia funkcjonowania takiego urzędu jest to – można powiedzieć – krystalicznie czysta patologia.

Kolejna kwestia, w jaki sposób była prowadzona ta polityka w ostatnich dwóch latach. Mianowicie taka, że na 21 zatrudnionych tam osób (zatrudniono 5 radców prezesa i jednego doradcę, w Departamencie Praw Pasażera – około 6, w Departamencie Regulacji – 4, w Biurze Administracyjno-Budżetowym – 5), a w Departamencie Bezpieczeństwa Ruchu nie zatrudniono ani jednej osoby w ostatnich dwóch latach. Jeśli mówię nieprawdę (mylę się), to po prostu proszę to sprostować. Mówi to jeden z cenionych i długoletnich pracowników tego urzędu – były szef Departamentu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego. *Nomen omen,* to wystąpienie otrzymałem do wiadomości. Pan minister Nowak dostanie to zapewne dzisiaj albo jutro. Odczytałem tutaj fragment takiego wystąpienia, aby pan minister mógł na posiedzeniu komisji sejmowej usłyszeć po to, aby taki obraz nie zniknął.

Kolejna kwestia – na podstawie publicznych (nie wiem, na ile miarodajnych) informacji na tym feralnym rozjeździe w ostatnim czasie odnotowano 65 awarii systemu automatyki bądź napędu rozjazdu. Chyba pan przewodniczący Tchórzewski pokazywał – ja zresztą też dostałem to pismo od jednego z gości – w jaki sposób funkcjonuje nadzór bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Niemczech, gdzie w sposób natychmiastowy zabrania się instalowania jego z typów napędu zwrotnicowego de facto bez prawa odwołania do czasu – można powiedzieć – uchylenia tych usterek.

Ostatnia kwestia, to jest właśnie problem, który na kanwie tej katastrofy powinien być odniesiony do tego, co za chwilę, jak rozumiem z intencji rządu i parlamentu – stanie się dobrą ofertą przewozową choćby PKP Intercity, jeśli chodzi o przewozy nowymi pojazdami Pendolino. Odpowiedzmy sobie na pytanie, czy za dwa lata na magistralach kolejowych w Polsce Pendolino rozwijające prędkość 200 km na godzinę będzie jechał na ciągłym sygnale zastępczym? Tą uwagą kończę. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zacznę być może od takiego drobnego szczegółu, ale jeśli chodzi o wypadek pod Szczekocinami, to ma on decydujące znaczenie. Otóż, w rozmowach, które prowadziłem ze środowiskami kolejarskimi, przygotowując się do tego posiedzenia, przekazano mi mianowicie taką oto informację, iż jeszcze do niedawna na kolei obowiązywały takie przepisy, które tworzyły kategorie jazdy po torze właściwym i jazdy po torze niewłaściwym. Jak jest magistrala kolejowa i jest tam tor lewy i prawy, to generalnie trzeba jeździć po prawym torze, a więc tak, jak po drodze. Zmieniono przepisy, na podstawie których zlikwidowano jazdę do torze niewłaściwym a to oznaczało, że pociągi, które jeżdżą po lewym torze nie są w specjalny sposób oznaczone sygnałami świetlnymi – kombinacją białych i czerwonych, które dla maszynisty jadącego z naprzeciwka jednoznacznie były sygnałem, że ten, który jedzie z naprzeciwka jest na niewłaściwym torze i zmusza go to do odpowiedniej uwagi, sprawdzania itd. W związku z tym chciałem zapytać się, czy refleksja dotyczy tego fragmentu przepisów kolejowych i czy na ten temat będzie dyskusja?

Druga sprawą, o którą chciałem się zapytać i którą chciałem poruszyć, to systemy bezpieczeństwa w Polsce są montowane na zasadach, które tworzą monopol wykonawcy. Do zainstalowanego systemu dostęp mają właściwie tylko wykonawcy. Nie jest tak, jak normalnie w infrastrukturze, kiedy to wykonawca przekazuje dokumentację, kody dostępu, możliwości wpływania na te instalacje, ale w dalszym ciągu jest tak, że jest jedynym, który może zarządzać tymi urządzeniami, może je naprawiać i może je konserwować. Ktoś powie, że to gwarantuje bezpieczeństwo, ale dochodzi do takich sytuacji, że kiedy trzeba naprawić prosty przejazd kolejowy, to kosztuje to horrendalne pieniądze, bo monopolista zawsze dyktuje swoje warunki, co oczywiście podnosi koszty.

Kolejny problem, jaki chciałbym poruszyć, to sprawa zarządu PLK. Otóż, pan Polaczek mówił o dramatycznych (gruntownych) zmianach dotyczących UTK, natomiast podobne zmiany zachodzą w PLK. Tam do zarządu są wprowadzane osoby spoza kolei. Kolej jest jednak taką instytucją, która wymaga doświadczenia i wymaga wyczucia instytucji, jak również nabrania takich nawyków, które są związane z bezpieczeństwem kolei. W ostatnim czasie są tam wprowadzane osoby spoza tego środowiska. Mówi się także o bardzo wysokich kontraktach menadżerskich, które zaczynają być rzeczą stosowaną w zarządzie PLK. Prosiłbym o wyjaśnienia w tej sprawie – czy faktycznie tak jest. Przy okazji zastosowano ciekawy manewr, a mianowicie złamano zasadę kadencyjności w zarządzie i wprowadzono kadencyjność dla członków zarządu. Małą sztuczką wprowadza się nowych ludzi do tego organizmu.

Kolejne sprawy dotyczące już samej infrastruktury. Otóż, w Polsce jest 18 tysięcy km linii kolejowych. Mówi się o tym, że te, które są dzisiaj opłacalne i mogą przynosić dochód, to jest ok. 7-8 tysięcy. Łączą one najważniejsze ośrodki na magistralach. W związku z tym pojawiły się koncepcje, aby tą pozostałą infrastrukturę przekazać samorządom, bo to jest to miejsce, gdzie najchętniej przekazuje się takie rzeczy. Chciałem się zapytać, czy takie plany są faktycznie brane pod uwagę, a jeśli tak, to czy to może zagwarantować, że stan torów i stan infrastruktury będzie właściwy, bo oczywiście samorządy już dzisiaj są przewoźnikami i prowadzą taką działalność jako przedsiębiorstwo „Przewozy Regionalne". Przynajmniej dwa prowadzą jednak prace odnośnie do swoich linii kolejowych. Chcą się bowiem stać samodzielnymi przewoźnikami. Czy to jest dobre dla kolei, w szczególności dla kolei? Można mieć spore wątpliwości.

W związku z tym chciałem poruszyć tę sprawę i zasięgnąć od państwa gruntownej wiedzy. Taki samorząd, jak województwo warmińsko-mazurskie, które dzisiaj wydaje blisko 40 mln zł na utrzymanie swoich kolei czy też udziałów w swoich Przewozach Regionalnych, myślę, że wcześniej będzie się gruntownie zastanawiał nad tym, czy te pieniądze w takiej skali będzie mógł wydać i wówczas może się tak, niestety, zdarzyć, że na utrzymaniu infrastruktury będą robione oszczędności. W związku z tym, czy ten kierunek, w którym państwo wyzbywa się swojej kolejnej funkcji, a więc wyzbywa się infrastruktury kolejowej, jest słuszny. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Klepacz.

**Poseł Witold Klepacz (SLD):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w dniu jutrzejszym, w imieniu mojego klubu parlamentarnego SLD, będę prezentował stanowisko w tych kwestiach, dlatego też dzisiaj ograniczę się konkretnych pytań, tak aby moja wypowiedź była stosunkowo krótka, żebyśmy pozwolili zabrać głos naszym gościom, którzy jutro nie będą już mieli takiej możliwości.

Do zabrania głosu zainspirowała mnie wypowiedź pana prezesa Szafrańskiego, który mówił o tym, iż w Polsce ludzie wałęsają się po torach i to jest przyczyna wielu śmiertelnych wypadków. Oczywiście, jak najbardziej zgadzam się z tą tezą, z tym że chcę podać przykłady, które wynikają niejako z opieszałości PKP i wymuszają obecność ludzi na torach. Otóż, mamy do czynienia z taką sytuacją, że w lipcu miną dwa lata, jak doszło do tragicznego wypadku w Dąbrowie Górniczej – Strzemieszycach, kiedy to pod człowiekiem załamała się kładka i spadł on na linię wysokiego napięcia, ponosząc śmierć na miejscu. Do dzisiejszego dnia ta kładka nie została wyremontowana. Dokonano przeglądu większości kładek w Polsce i większość z nich wyłączono z eksploatacji.

Tak jak powiedziałem, tych kładek nie remontuje się, zmuszając niejako ludzi do przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych, podczas gdy dzieje się tak, że tory dzielą miejscowość na dwie części i jest konieczność przejścia na drugą stronę. Co gorsza, dorośli dają przykład dzieciom, a dzieci też muszą przechodzić na drugą stronę, bo w stosunku do miejsca zamieszkania po drugiej stronie znajduje się szkoła lub przedszkole. Jest to karygodny przykład lekceważenia obowiązków, tym bardziej że PKP odwołuje się od kolejnych wyroków sadów. Próbuje dochodzić racji w tym sporze z gminą Dąbrowa Górnicza, kiedy cały ten teren i kładka, co wynika zresztą ze wszystkich dokumentów, jest własnością PKP. Czegoś tutaj nie rozumiem. Zmuszamy ludzi do tego, aby byli obecni na torach i czekamy na kolejny tragiczny wypadek. Tak można powiedzieć. Rok temu, kiedy przypadała rocznica tego śmiertelnego wypadku, zwracałem na to uwagę. Mija kolejny rok i w dalszym ciągu nic nie zrobiono w tej kwestii. Tak jak powiedziałem, niejako czekamy na kolejny wypadek tego typu, tak aby media to nagłośniły. Wtedy może ta sprawa na nowo zainteresuje decydentów, którzy zrobią coś w tej kwestii.

Chciałbym, aby tą sprawą – o ile to jest możliwe – osobiście zainteresował się pan minister jako nowy szef tego resortu. W trakcie rządów jego poprzednika nie udało się tych spraw załatwić i uregulować.

Wracając natomiast do kwestii ostatniego tragicznego wypadku, chciałbym zwrócić uwagę, że kiedyś o wszystkich zakłóceniach ruchu należało powiadomić maszynistę i podać przyczynę. Dzisiaj tak się nie dzieje. W związku z tym moje pytanie dotyczy tego, czy nie należałoby wrócić do obowiązku bezwzględnego powiadamiania maszynisty o odstępstwach od normalnego ruchu pociągów. To tyle. Jutro zabiorę głos w tych sprawach w szerszym zakresie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł Paluch.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Dziękuję, panie przewodniczący, nie chcę powtarzać tych kwestii, które poruszali moi poprzednicy, dlatego też będę mówiła krótko. Otóż, proszę państwa, prawidłowo sporządzona dokumentacja przetargowa, czyli specyfikacja istotnych warunków zamówienia (specyfikacja techniczna), prawidłowo przeprowadzona procedura przetargu na roboty budowlane powinna zapewnić użycie właściwych materiałów, właściwych urządzeń, właściwą jakość wykonanych prac i taki stan infrastruktury po remoncie, który nie będzie awaryjny. Przed chwilą słyszeliśmy informację – powtarzającą się zresztą w mediach – o awariach tego pechowego rozjazdu, a właściwie nie pechowego, ale źle wykonanego. Słyszeliśmy o 65 awariach tego rozjazdu. Mam krótkie i zwięzłe pytanie do kompetentnej osoby. Jak była sformułowana gwarancja i rękojmia wykonania remontu tego krytycznego odcinka torów (tego rozjazdu) w tej części, w którym doszło do

wypadku? Czy wykonywano jakieś naprawy gwarancyjne? Kto o nie wnioskował? Jakie było postępowanie po zakończeniu prac remontowych? To jest pierwsza kwestia. Druga kwestia jest następująca: przepraszam, ale już chyba 35 raz poruszam kwestię fatalnego tempa kontraktowania środków z programu „Infrastruktura i środowisko". Mamy priorytet 8 w Programie operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko" – ekologiczne środki transportu, no i szczęśliwie od 2009 r., odkąd mam możliwość uczestniczenia w pracach Komisji Infrastruktury, wielokrotnie proszę o podanie jakichś środków i proponowanych rozwiązań w celu przyspieszenia kontraktacji. Szanowni państwo, rok 2012 to jest szósty rok perspektywy finansowej czyli siedmioletniego budżetu UE i szczęśliwie zdążono zakontraktować 17 projektów na niezwrotną sumę 7.300.000 tys. zł unijnego dofinansowania. Wobec 20.000.000 tys. zł, które są w tym programie na ten cel, to jest naprawdę żałośnie mało.

Już nie chcę być złośliwa, panie ministrze, i nie chcę przypominać tych kuriozalnych sprawozdań, które nam przedkładaliście w 2009 r. W 2010 r. w tych sprawozdaniach znajdowały się takie punkty, jak wnioski planowane do złożenia. Organ, który był uprawniony do kontraktowania tych projektów, wobec żałośnie małej liczby złożonych wniosków, dawał nam prognozy, ileż to wniosków zostanie złożonych do końca roku. Jak się okazało, że czas płynie nieubłaganie i weryfikuje wszystkie dziwne hipotezy i nieuzasadnione oczekiwania, to okazało się, że tych projektów jest 17 na łączną sumę 7.300.000 tys. zł i ani trochę więcej. W związku z tym mam kolejne pytanie do pana ministra, jak długo będzie tolerowana taka indolencja i takie lekceważenie obowiązków.

Po raz „enty" pytam o los kwoty 1.200.000 tys. euro, czyli prawie 5.000.000 tys. zł, które w trybie nadzoru nad wdrażaniem środków pani minister rozwoju regionalnego (zobligowana ona jest do tego w drodze ustawy) chciała przenieść na transport kołowy, a na to nie chce się zgodzić Komisja Europejska. Pytam się, kiedy ostatecznie ta kwestia zostanie rozstrzygnięta, bo w szóstym roku perspektywy finansowej mamy po prostu zagrożenie utraty środków. Kto podejmie odpowiedzialność za tę utratę środków?

To była ostatnia kwestia, którą chciałam poruszyć. Dziękuję. Pozostałe rzeczy zostały już powiedziane.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Dwie kwestie. Ta druga została już właściwie wyczerpana przez panią poseł Annę Paluch, ale pozwolę ją sobie jeszcze uzupełnić. Pierwsza kwestia. Panie ministrze, otóż w pańskich wypowiedziach po tej katastrofie zdaje się przebijać taki wątek – pan często zwraca uwagę na to, aby nie upolityczniać tej katastrofa i że politycy, przede wszystkim opozycji, wykorzystują tę katastrofę do jakichś wrażych celów. Nic bardziej mylnego. Przede wszystkim pan, jak i rząd musicie pamiętać o tym, że z każdej takiej katastrofy (zdarzenia) należy wyciągać wnioski. Czy pan tego chce, czy też nie, pan, jak i rząd, musicie odrobić tę lekcję. To, że pan tutaj jest, to jest fragment odrabiania tej lekcji.

Jeżeli pan tego nie wie, to przypomnę panu, że w 2006 r., kiedy w dniu 28 stycznia katastrofie uległa hala wystawiennicza w Katowicach, to już 31 stycznia zebrała się Komisja Infrastruktury, która pochyliła się nad tym problemem. Nikt z rządu – był wtedy obecny tutaj ówczesny minister Jerzy Polaczek – nie zarzucał opozycji, że ta chce wykorzystać tę tragedię do własnych celów. Nawet obecny tutaj aktualny wiceminister transportu, budownictwa i gospodarski morskiej pan Tadeusz Jarmuziewicz powiedział wówczas na tym posiedzeniu (zacytuję): „pracuje specjalna komisja, która bada na miejscu katastrofy w Katowicach, czy lód był gruby a strop wystarczająco mocny; nie nam – sejmowej Komisji Infrastruktury – sądzić o tym, jak budowano halę, jak również, czy struktury państwa w tym kryzysie zachowały się odpowiednio". Co jest jednak najważniejsze w tym wszystkim: „nie poprawimy tego jednak, nie zadając pytań tym organom administracji państwowej; stąd też pomysł odbycia tego nadzwyczajnego posiedzenia Komisji". Muszę panu powiedzieć, panie ministrze, że wówczas rząd,

minister Polaczek odrobili lekcję. Zmieniono wówczas Prawo budowlane w zakresie kontroli obiektów wielkopowierzchniowych. Dzisiaj pan, panie ministrze, też musi odrobić tę lekcję.

W związku z tym przechodzę do drugiej kwestii – do tego, o czym mówiła pani poseł Anna Paluch – a mianowicie do problemu 1.200.000 tys. zł. Czytałem, nie wiem, czy prawdziwe, pańskie stanowisko w tej sprawie. Przypomnę, iż od 14 miesięcy ta kwota jest w zawieszeniu. Dzisiaj praktycznie te środki finansowe powinny być angażowane w projekty, które powinny być przygotowane do realizacji w ubiegłym roku i wtedy ich realizacja byłaby rozpoczęta. Nie mnie dzisiaj sądzić, czy byłyby to inwestycje sieciowe, czy byłyby to inwestycje zabezpieczenia technicznego, czy też inwestycje w zakresie zakupu taboru. Jedno jest pewne, panie ministrze, że nie chcę słyszeć z pana strony, że wszystkiemu winni są kolejarze.

Dość upodlania kolejarzy i munduru kolejarskiego oraz wmawiania kolejarzom, że są nieudacznikami i że nie przygotowali projektów. Niech pan to powie swojej koleżance – pani minister rozwoju regionalnego, bo to między innymi ona mówi, a pan nie protestuje. Powinien pan stanąć w obronie kolejarzy, a tego pan nie robi. Dlatego też uważam, że dzisiaj powinny paść jasne odpowiedzi, co z tymi funduszami. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy czas dla posłów. Mamy cztery zgłoszenia ze strony przedstawicieli strony społecznej: pan przewodniczący Aleksander Motyka (przewodniczący ZZ Dyżurnych Ruchu PKP), pan Henryk Grymer (przewodniczący Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność), pan Leszek Miętek (prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce) oraz pan Stanisław Stolorz (przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP). Rozumiem, że nie ma dalszych zgłoszeń. Chciałbym państwa poinformować, że otrzymaliśmy stanowisko kolejarskich związków zawodowych odnośnie do kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zapewne wszyscy państwo otrzymaliście ten dokument.

Zwracam się do panów przewodniczących oraz do pana prezydenta o wypowiedzi odnośnie do tej kwestii, tym bardziej że przedstawiliście już stanowisko. Jest ono dla nas oczywiste i jasne. Jako pierwszy głos zabierze pan przewodniczący Aleksander Motyka. Proszę bardzo.

**Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Serdecznie witam panie i panów posłów. Szanowni państwo, stała się tragedia i za tę tragedię jesteśmy odpowiedzialni – wszyscy, którzy jesteśmy obecni na tej sali (pośrednio). Ja też, jako przewodniczący związku zawodowego reprezentującego tych ludzi, jestem za to odpowiedzialny. Zgłaszaliśmy wszystkie usterki, ale prawo jest takie, że spór można prowadzić tylko z pracodawcą. Pracodawcą jest zarząd spółki PKP PLK, a nie resort, bo zarząd bez zgody resortu nie jest w stanie podjąć żadnej decyzji. Mało tego, doszło do tragedii, w której zginęło 16 osób.

Dla nas, dyżurnych ruchu, tych ofiar jest 17, bo 17 ofiarą jest ten dyżurny ruchu. Jest on ofiarą systemu, jest ofiarą polityki, jest ofiarą oszczędności, jakie wprowadza się w spółkach grupy PKP, a w szczególności u zarządcy infrastruktury czyli w spółce PKP PLK. Minęło 11 lat od wejścia w życie ustawy o restrukturyzacji i komercjalizacji kolei. Ta ustawa miała rozwiązać wszystkie problemy kolei. Niestety, przez te 11 lat rządziła ekonomia i oszczędności. Spółka PKP PLK ma być spółką państwową, a więc wszystko to, co nie było dochodowe, wrzucało się do tej spółki. Tę spółkę traktowano jak worek na śmieci, ponieważ inne spółki musiały się zbilansować po to, żeby je sprywatyzować i sprzedać.

Praca dyżurnego ruchu to nie tylko prowadzenie pociągów. To także wiele czynności, które ten dyżurny musi wykonać w ramach oszczędności (w ramach likwidacji tych podstawowych stanowisk). Mało tego, w ramach wszystkich czynności, które w innych spółkach są niedochodowe, a które wrzucono do zarządcy infrastruktury.

Podam jeden przykład. Perony to są miejsca, gdzie podróżny ma bezpiecznie wsiąść i wysiąść z pociągu. W 2000 r., kiedy te spółki zostały powołane do życia, te perony

były w gestii przewoźnika (Przewozy Regionalne). Po dwóch latach, kiedy przewoźnik zorientował się, jakie to są straty i jakie to są koszty utrzymania, odśnieżania i posypywania, to wtedy przekazano je zarządcy infrastruktury.

Mało tego, odnośnie do pracy dyżurnego ruchu, wykonuje on te czynności pod presją czasu. Ostatnio, po ocenie rządu (100 dni) sformułowana została piękna ocena, że polskie pociągi dorównały punktualnością pociągom niemieckim. Co takiego zdarzyło się od czasu tej zadymy z rozkładem jazdy w grudniu 2010? Nic. Czy za tym poszła dodatkowa złotówka? Nie. Robi się to na podstawowych stanowiskach pod presją.

Jeżeli jest usterka, to najważniejsze jest, kto zapłaci za postój pociągu. Czy zapłaci dyżurny ruchu, bo jest nieuzasadniony postój? Czy zapłaci maszynista? Czy ktoś inny zapłaci? Najważniejsze jest to, kto zapłaci. Jeżeli jest usterka, to dyżurny ruchu jest wyszkolony w każdej sytuacji, do tego stopnia, że jeszcze kilka lat temu mógł prowadzić ruch pociągów, jak była całkowita przerwa w łączności. Są oni do tego przeszkoleni i dzięki temu ruch pociągów jest dzisiaj bezpieczny. Maszynista i dyżurny ruchu, to są dwa zawody, które bezpośrednio mają wpływ na bezpieczeństwo. Dzięki temu, że jeden ma zaufanie do drugiego, te pociągi jeżdżą bezpiecznie. Jak działają urządzenia? Można zapytać się zarządcy infrastruktury.

Powiem jedno, jeżeli jest usterka w urządzeniach, to wtedy podstawowym obowiązkiem dyżurnego ruchu jest tę usterkę zgłosić. Jest pytanie o to, czy robią naczelnicy sekcji (bezpośredni przełożeni) i co robią dyrektorzy zakładu, że czasami ruch pociągów na sygnale zastępczym jest prowadzony przez kilka miesięcy lub też przez parę miesięcy, bo takie przypadki też występują.

Wracając jeszcze do tych dwóch zawodów – maszynisty i dyżurnego ruchu – chcę zapytać się pań i panów posłów. To są dwa najważniejsze zawody, które odpowiadają za bezpieczeństwo. Dlaczego te zawody zostały podzielone przy emeryturach pomostowych? Takie same warunki zdrowotne muszą spełniać – jeden i drugi zawód. Dlaczego jedni mają prawo odejść na emeryturę na 10 lat przed ogólnym wiekiem emerytalnym, zaś drudzy mają 5 lat? Całą tragedią pracowników związanych z ruchem pociągów jest to, że czasami po 30 latach pracy, gdy idą na badania okresowe, decyzja lekarza jest negatywna i dla nich nie ma żadnej alternatywy. Po prostu oni są wyrzucani na bruk. Tyle, dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan przewodniczący Henryk Grymel.

**Przewodniczący Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Henryk Grymel:**

Dzień dobry. Witam szanowne panie posłanki i panów posłów, jak również senatora, bo upominał się, że pan przewodniczący Motyka o nim zapomniał. Chciałem zadać trzy pytania.

Pierwsze pytanie do pana ministra: czy zostanie zwiększony budżet UTK w taki sposób, aby ten urząd mógł wykonywać nałożone na niego zadania? Wiemy też o tym, że nie ma ludzi do pracy. Jest za mały budżet. Jeden z posłów powiedział o tym, że ostatni szef URK upominał się o 10.000 tys. zł właśnie po to, aby doposażyć UTK w ludzi, którzy mogliby nadzorować to bezpieczeństwo.

Drugie pytanie: czy zostanie odtajniony raport NIK na temat PKP? Być może jest tam wiele ciekawych rzeczy? Być może dowiedzielibyśmy się, jak NIK postrzega PKP.

Trzecie pytanie: począwszy od zarządu zaczęła się restrukturyzacja PLK. Jeden z panów posłów już o tym wspomniał. Mam pytanie w tym zakresie. Jeden członek zarządu jest z TP SA, drugi został wskazany przez TP SA, trzeci zostanie wyłoniony z konkursu inwestycyjnego i prawdopodobnie też będzie pochodził z TP SA. Mam pytanie do pana ministra – czy całe TP SA przejmie PLK, czy też dobierze się dwóch szewców i jednego krawca? Czy w zarządzie PLK znajdzie się jedno miejsce dla kolejarza? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję. Odpowiem na drugie pytanie. Komisja Infrastruktury zajmowała się raportem NIK-u i on jest w całości jawny. Nie jest on utajniony. Jeżeli pan przewodniczący nie ma materiałów, to możemy panu przekazać. Bardzo proszę, pan prezydent Miętek.

**Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:**

Dzisiaj powiem bardzo krótko, mocno ważąc słowa, tak abym nie wypowiedział czegoś w złą godzinę. Szanowni parlamentarzyści – tak, aby nikogo nie pominąć, z Sejmu i z Senatu, z jednej i drugiej izby…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Są jeszcze parlamentarzyści z rządu.

**Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:**

… z rządu. Panie ministrze, szanowne panie i panowie, chciałem się odnieść między innymi do … faktycznie przez moją nieuwagę nie podpisałem dokumentu, który został tutaj państwu pokazany. Jest to decyzja niemieckiego organu bezpieczeństwa kolei, który kategorycznie zakazał stosowania napędów zwrotnic firmy Bombardier. Tu są fachowcy z PLK. Ja nie będę się wymądrzał. Specjalistą jest również pan minister Massel i myślę, że ma wiele do powiedzenia, jeśli chodzi o ten system. Chcę powiedzieć tylko tyle, że w naszym przekonaniu te kilka tysięcy zamontowanych napędów Bombardiera, to są potencjalne bomby zegarowe, szczególnie w okresie jesienno–zimowym i zimowo-wiosennym, kiedy następują szybkie zmiany temperatur. Napędy zwrotnic mają to do siebie, że tracą sygnalizację położenia. Rozdałem to parlamentarzystom po to, aby ta sprawa została bardzo głęboko zbadana.

Zdaję sobie sprawę, że ona może naruszać interesy poważnej firmy Bombardier, jak i wykonawcy, który pracuje przy realizacji inwestycji. Myślę natomiast, że Polska nie może być miejscem, gdzie produkty, które są odrzucane w Europie, będą instalowane, bo to rzeczywiście jest zagrożenie ruchu. Nie będę się więcej wypowiadał w tym temacie, bo nie jestem fachowcem.

Szanowni państwo, rzeczywiście zwróciliśmy się z prośbą do sejmowej Komisji Infrastruktury po to, aby podjąć prace parlamentarne (myślę, że wspólnie z rządem) na temat oparcia systemu bezpieczeństwa na Urzędzie Transportu Kolejowego. To, co powiedział pan przewodniczący Tchórzewski, jest takie bardzo wymowne.

On powiedział – aż to sobie zapisałem – że UTK w pewnym sensie odpowiada za bezpieczeństwo. Powinna być taka sytuacja, że to UTK jest instytucją, która w pełni odpowiada za kwestie bezpieczeństwa, instytucją, która wydaje (nie zrzuca na przewoźników, na zarządcę infrastruktury, na kogokolwiek) przepisy i instrukcje w całym wachlarzu: od prowadzenia ruchu kolejowego, poprzez przygotowanie torów do drogi, cykle przeglądów itd., a więc wydaje przepisy, instrukcje i UTK, który ma aparat zdolny do kontroli wykonania tych rzeczy.

Te dane, które przytaczał pan prezes UTK oddają dramaturgię sytuacji. Tam nie ma ludzi, którzy będą zdolni, przy tak wielkim wachlarzu uczestników ruchu, do kontroli. Brak kontroli powoduje, że według uczestników ruchu kwestie bezpieczeństwa stają się takim pozornie łatwym źródłem ograniczania kosztów. Bez tej kontroli (kontroli czasu pracy, kontroli przeglądowych itd.) – niestety – trudno jest mówić o kwestii wzrostu bezpieczeństwa.

Uważam jedno (apelowaliśmy w tej sprawie do premiera) – kwestie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym nie mogą być zmartwieniem wyłącznie resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. To musi być zmartwienie rządu. Rzeczywiście, myślę, że tragedia ofiar ludzkich w ostatniej katastrofie wpłynie na to, że nad tym tematem zatrzyma się cały rząd i cały rząd będzie podejmował decyzje w zakresie spraw związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Do pana ministra – z otwartym sercem przyjmuję deklarację tego, że powołana pod nadzorem pana ministra Massela komisja bezpieczeństwa ruchu kolejowego będzie rzeczywiście skutecznie zmieniała procedury i prawo i że nie będziemy kończyli tylko na kwestiach dyskusji, ale rzeczywiście nastąpi zmiana rozporządzeń i ustaw, a więc to, o czym pan mówił.

Jako związki zawodowe przygotujemy się również do posiedzenia komisji, które odbędzie się 21. po tym wypadku w Koszęcinach. Przekażemy również kolejne punkty – w naszym przekonaniu ważne – w zakresie zmiany prawa, a więc to, co podniesie bezpieczeństwo, to, o czym mówił pan poseł, a więc kwestia sygnalizowania czoła pociągu i wiele innych rzeczy.

Problem polega tylko na tym, aby te rzeczy były jak najszybciej wdrażane i żeby już w tej chwili podjąć zmiany w kwestii bezpieczeństwa, nie czekając roku aż komisja do spraw bezpieczeństwa określi, jakie były przyczyny wypadku pod Szczekocinami. Po wypadku w Białymstoku były konkretne przesłanki i zalecenia komisji do wdrożenia. Chodzi o to, żeby rzeczywiście to nastąpiło, bo życie biegnie, a ruch pociągów odbywa się cały czas, a my w pewnym sensie możemy te rzeczy przegapić.

Bardzo serdecznie proszę o wzmocnienie UTK, o inspekcję transportu kolejowego – o to wszystko, co jest na piśmie. Bardzo serdecznie proszę o to, aby fachowcy z PLK i prokuratura zajęli się podłożem montowania tych systemów, które po prostu, w moim przekonaniu, są bombami zegarowymi na polskiej kolei.

Proszę o to, aby rzeczywiście pan minister dotrzymał słowa i zmiany w prawie w zakresie bezpieczeństwa były widoczne i realne jako decyzje do wykonania. To tyle w tym temacie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan przewodniczący Stolorz.

**Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Stanisław Stolorz:**

Dziękuję. Dzień dobry, szanowni państwo. Witam serdecznie posłów, senatorów, pana ministra i sejmową Komisję. Już wielokrotnie mówiliśmy o bezpieczeństwie. My, jako przedstawiciele strony społecznej, byliśmy obecni na posiedzeniu zespołu trójstronnego do spraw kolejnictwa, gdzie wielokrotnie mówiliśmy… od prawie 2010 r. Był to dzień 5 czerwca, gdzie przedstawiano nam raport ówczesnego szefa UTK pana ministra Jarosiewicza, który zwracał uwagę na stan urządzeń, na brak personelu, na brak etatyzacji i na wiele innych rzeczy. Dlatego też, w rezultacie tego, miała być powołana specjalna komisja do spraw bezpieczeństwa – jak panowie sobie przypominacie – przy Ministrze Infrastruktury, która miała pracować nad skutecznym prawem. Strona społeczna, jak wskazał kolega Leszek Miętek, podawała konkretne wnioski. Te wnioski mamy na piśmie. Te pisma wielokrotnie kierowaliśmy, nie tylko do ministerstwa, ale także do innych urzędów.

Cieszę się, że usłyszałem tutaj słowa pana ministra o przywróceniu szkolnictwa, a co za tym idzie przeniesienia centrum szkolenia do PLK i ujednolicenia systemu. Jeszcze nie tak dawno dyskutowano o tym, czy ta spółka nie ulegnie likwidacji. Był nawet taki wniosek, aby postawić tę spółkę w stan upadłości. Dzisiaj myślę, że ujednolicenie systemów szkolenia jest jak najbardziej na czasie i ta spółka powinna się tym zająć. Nie będę mówił o tych wszystkich niewykorzystanych środkach z UE. Jako przewodniczący federacji pisałem do pana przewodniczącego Barosso. W czerwcu otrzymaliśmy odpowiedź, że te środki nie zostaną przesunięte, ale rząd robił swoje.

Na chwilę wróciłbym jeszcze do prywatyzacji niektórych spółek kolejowych. Mam tu na myśli telekomunikację kolejową. Jak wiadomo, telekomunikacja kolejowa jest uzbrojona w kable i światłowody. Mówię tutaj o części infrastruktury kolejowej. Boję się, że ta część infrastruktury kolejowej, jeżeli zostanie sprywatyzowana, to po niedługim czasie może się okazać, że będzie tak, jak z prywatyzacją niemieckiej infrastruktury kolejowej (telekomunikacja), gdzie kolej niemiecka ze względu na bezpieczeństwo ruchu pociągów musiała odkupić telekomunikację kolejową.

Chciałbym także zwrócić uwagę na to, że my jako strona społeczna liczyliśmy na okrągły stół, który miał obradować na temat problemów kolejnictwa. Nie wypracowano perspektyw przyszłości kolejnictwa. Zadawaliśmy sobie pytanie, czy ten okrągły stół spełni wszystkie pokładane w nim nadzieje. Postulat, który powinien być skierowany nie tylko do Sejmu, ale także do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, dotyczy tego, aby dzisiejsze spotkanie nie zostało tylko przegadane, ale żeby podjęto konkretne decyzje dla dobra kolei.

Przynajmniej my jako strona społeczna – mogę tutaj powiedzieć – uważamy, że wiele czasu już przegadaliśmy. Zmarnowaliśmy już wiele czasu, a nadszedł czas na konkretne decyzje odnośnie do przyszłości kolei i przyszłości naszych miejsc pracy. Tyle miałbym do powiedzenia. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Myślę, że tematyka jest na tyle poważna, że każdy kto będzie jeszcze chciał zabrać głos, oczywiście ma taką możliwość. Myślę, że ci, którzy słuchali, doskonale zorientowali się, że były głosy, które dotyczyły tematyki dzisiejszego posiedzenia Komisji, jak i te, które „patrzyły" w przeszłość i w daleką przyszłość czyli chociażby te dotyczące tego, co ma się stać z polską koleją po ewentualnym usamorządowieniu infrastruktury kolejowej. Do tej pory mieliśmy do czynienia z usamorządowieniem jednej ze spółek przewozowych. Myślę, że pan minister będzie miał pełen ogląd sytuacji – jakie jest spojrzenie ze strony członków Komisji Infrastruktury na tę problematykę, jak również jakie jest spojrzenie strony społecznej.

Proszę bardzo, panie ministrze, o zabranie głosu.

**Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:**

Dziękuję bardzo. Dziękuję za to spotkanie i za tę dyskusję, mimo tych emocji wynikających – moim zdaniem – często niezrozumienia tego, co mówiłem wcześniej i tego, co mówili przedstawiciele UTK, spółki PLK czy też pan przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Dyskusja jest na pewno potrzebna i można ją zaliczyć do ciekawych.

Niezależnie od tego, jaki będzie poziom niezrozumienia, czy też złych intencji, wierzę w to, że ten obszar wspólny jest większy niż polityczne interesy i że będziemy w stanie współpracować nad tymi priorytetami, które państwu zarysowałem prawie 4 tygodnie temu i o których dzisiaj pokrótce wspomniałem – tych dedykowanych specjalnych programach.

Cieszę się – może to wielu zaskoczy – paradoksalnie z bardzo konstruktywnej postawy przedstawicieli związków zawodowych, które są bardzo poważnym partnerem do rozmowy miedzy innymi o modernizacji kolei i do szukania dobrych rozwiązań, dużo częściej i dużo chłodniejszym spojrzeniem i oglądem sytuacji niż politycy opozycji. Żałuję, bo liczyłem też na to, że w politykach opozycji znajdę poważnego partnera.

Rozumiem, że głosy pana przewodniczącego Tchórzewskiego i pana przewodniczącego Adamczyka odnoszący się do mojego w gruncie rzeczy bardzo prostolinijnego apelu o to, żeby nie dzielić włosa na czworo i nie szukać koniecznie politycznego interesu wynikają… i to wzburzenie w panów wystąpieniach wynika raczej z reakcji sumienia (tak bym powiedział), bo panowie doskonale wiecie, jakie wypowiedzi miałem na myśli. Kiedy bezpośrednio po katastrofie, jak i mówię konsekwentnie dzisiaj, ludzie, którzy byli odpowiedzialni – także osobiście – za poziom rozwoju infrastruktury w Polsce powinni ograniczyć się do pewnego rodzaju wstrzemięźliwości w takich tragicznych momentach i w takich sytuacjach. Dlatego też poczytuję panów wystąpienia jako odniesienie się i zrozumienie do popełnianych, moim zdaniem z rozmysłem, a niepotrzebnych wypowiedzi z panów środowiska politycznego.

Nie mogę się zgodzić – i chce to bardzo wyraźnie powiedzieć, tak aby to po raz kolejny wybrzmiało – z nieuczciwym zarzutem, który panowie próbujecie formułować pod moim adresem i pod adresem mojego środowiska o tak zwanym deprecjonowaniu kolei. To rząd PO – PSL tylko do 2011 roku przeznaczył cztery razy więcej środków na inwestycje na kolei niż wy. Nie wiem, jak pan przewodniczący Tchórzewski to liczy i jaka to jest matematyka oraz gdzie takiej uczą, że było to 500% więcej niż poprzednicy. Rząd SLD w trakcie swojego funkcjonowania wydał na infrastrukturę kolejową niecałe 2, 5 mld zł, rząd PiS – 3,7 mld zł, zaś rząd PO–PSL – tylko do 2011 r. prawie 12 mld zł. Nie mówię o kolejnych latach, bo w odróżnieniu od dróg czeka nas pik inwestycyjny w latach 2012, 2013, 2014 i 2015. Gwarantuję wszystkim państwu, że środki zaplanowane na inwestycje w koleje zostaną skonsumowane. Nie przyjmuję argumentu i zarzutu, który często mi państwo stawiacie. Pani poseł Paluch wykazuje się tutaj wyjątkowym niezrozumieniem tematu albo złą wolą (wolę wierzyć w to pierwsze), kiedy po raz kolejny pyta się mnie, co z kwotą 1.200.000 tys. euro na kolej.

Mój pogląd w tej sprawie, niezależnie od różnic w łonie rządu, jest znany także moim koleżankom i kolegom z gabinetu, jak również komisarzowi Kallasowi i wszystkim tym, którzy będą decydowali w Komisji Europejskiej. Jestem zdania, że jeśli nawet KE zwróci te pieniądze czy też nie zgodzi się na przesunięcie (nie jest to kwestia zwrotu

– trzeba być precyzyjnym: to jest kwestia zgody na przesunięcie kwoty 1.200.000 tys. z alokacji kolejowej na alokację drogową), jeżeli nie będzie takiej zgody, to my i tak te środki skutecznie wydatkujemy z pożytkiem dla kolei. Taki jest mój pogląd, który został konsekwentnie wyartykułowany, że oczekuję szybkiej decyzji KE. Dobrze państwo wiecie, że akurat w tej sprawie decyzja nie jest w Polsce, ale w Brukseli. Proszę, przestańcie uprawiać pustą demagogię. Czekamy zatem na decyzję. Moim zdaniem, ta decyzja powinna zapaść w najbliższych 3-4 tygodniach. Jak mogę, naciskam na KE, aby taką decyzję podjęła.

Cztery programy, o których powiedziałem: program taborowy, rozjazdowy, przejazdowy i rewitalizacyjny konsumują kwotę 1.200.000 tys. euro z ewentualnego powrotu na koleje plus konsumuje wszystkie oszczędności przetargowe, które powstają. Konsekwentnie otwieramy i będziemy otwierali wszystkie postępowania przetargowe. Nie ma ryzyka, że minister finansów odmawia jakiegoś finansowania, bo zgodnie z ustawą o finansach publicznych nie można uruchomić przetargu, jeśli nie ma się zagwarantowanego finansowania. Państwo powinniście to też wiedzieć.

Jeśli chodzi o alokacje między drogi i koleje oraz o te słynne „60-40", które jest zalecane przez KE, to zostanie ono osiągnięte w kolejnej perspektywie budżetowej. W tej już nie.

Jeśli chodzi o UTK i budżet w następnym roku. Tak, złożyłem do premiera wniosek o odwołanie prezesa UTK, bo sposób „załatwiania" środków na inwestycje publiczne był nie do zaakceptowania. Niezależnie od tego, jak w tym wszystkim chcecie państwo szukać polityki, to nie ma tym cienia polityki. Pan poseł Polaczek sam powinien sobie na to odpowiedzieć. Zarzucając to, iż poprzedni prezes UTK był tzw. nominatem politycznym, nie zgadzam się z tym, ale niech to zostanie w melodyce pańskiego wystąpienia, panie ministrze (rozumiem, że bliższa koszula ciału, więc rozumiem, że takie postrzeganie jest w pana wypadku uzasadnione)… Nawet jeśli przyjąć pańską optykę, to było dokładnie tak, że odwołany został kolega właśnie w imię zasad. Przynajmniej póki jestem ministrem transportu, budownictwa i gospodarki morskiej nie będzie łamania drogi służbowej do załatwiania środków na nawet szczytne cele, jakimi powinien się zajmować UTK. Wcale nie uważam, że 18.000 tys. zł to jest poziom budżetu paraliżujący funkcjonowanie UTK. Jeżeli zaistnieje uzasadniona potrzeba zwiększenia budżetu UTK w następnych latach, to wspólnie z osobami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie UTK dojdziemy do takiego przekonania, że będzie to wymagało zwiększenia budżetu, to wówczas będę na pierwszej linii sporu – również z ministrem finansów – o zwiększenie tego budżetu, ale w sposób otwarty, uczciwy i przejrzysty dla opinii publicznej, a nie poprzez załatwianie w kuluarach i na korytarzach sejmowych.

Jeżeli ktoś mnie pyta o to, czy jesteśmy w stanie zbudować system, który zagwarantuje UTK pełną kontrolę nad bezpieczeństwem, to powiem, że nie ma takiego systemu. Bezpieczeństwo i podnoszenie jego poziomu jest nieustannym procesem. Nie jesteśmy w stanie postawić 20 tysięcy urzędników przy każdym z maszynistów i przy każdym z dyżurnych ruchu. To jest po prostu niemożliwe i doskonale państwo o tym wiecie. Szukajmy wspólnie takich rozwiązań, które będą maksymalizowały funkcje kontrolne UTK i zwiększały poziom bezpieczeństwa. Jestem naprawdę gotów na takie rozmowy. Jeszcze jedno zdanie dotyczące UTK. Państwo wiecie, że po odwołaniu, zgodnie z ustawą został ogłoszony konkurs – otwarty i konkurencyjny nabór na nowego prezesa UTK. Liczę na to, że do konkursu stawią się fachowcy najwyższej klasy i na to, że ten konkurs zostanie rozstrzygnięty w przejrzysty sposób. Przypomnę, że pan minister Polaczek chyba nie powoływał poprzedniego prezesa UTK w drodze konkursu.

Pan poseł Szmit pytał jeszcze o zmiany w PKP PLK. Kolejny raz to samo pytanie, kolejny raz padnie ta sama odpowiedź. Tak, są i będą prowadzone zmiany. Planuję bowiem zintensyfikowanie procesu inwestycji oraz zrealizować programy, o których mówiłem, również jeśli chodzi o skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem. Muszą być (w dużej mierze są), ale dzisiaj trzeba podwyższyć poziom zarządzania w grupie PKP. Tutaj nie ma takiej ceny – nie chcę być źle zrozumiany (mam wrażenie, że wpisuję się w głos pana przewodniczącego Piechocińskiego) – dla której nie warto jest zapłacić za profesjonalne zarządzanie spółkami; ergo, za intensywne, mądre, szybkie wdrażanie

inwestycji, czyli na inwestycje na kolei. Na końcu zawsze jest poziom bezpieczeństwa, przynajmniej wszystko to, co staramy się robić. Może ktoś ma inną optykę.

To chyba tyle, jeśli chodzi o moje odniesienie się do tych wystąpień, to prosiłbym pana ministra Massela o to, aby wytłumaczył państwu problem związany z derogacją . Jeśli chodzi o interoperacyjność, to jest to zupełnie normalne zjawisko i czasami trzeba zwracać się do KE o derogację w niektórych przypadkach. Pan minister Massel zaraz to państwu wytłumaczy. Prosiłbym także pana prezesa Szafrańskiego (bądź pana prezesa Pawłowskiego) o wytłumaczenie, czy EBIswitch 700 występują a naszym systemie czyli te inkryminowane rozjazdy Bombardiera. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Szanowni państwo, chciałbym potwierdzić, iż naszą intencją jest jak najszybsze wprowadzenie interoperacyjności na polskich kolejach poprzez zabudowę systemu ECTS. W tej chwili są realizowane dwa pierwsze projekty: na Centralnej Magistrali Kolejowej Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki (uruchomienie planowane jest na grudzień tego roku – poziom pierwszy), a także na linii Legnica–Węgliniec (instalacja poziomu drugiego). To nie znaczy, że nie ma następnych projektów.

Nie dalej jak miesiąc temu uzyskaliśmy dofinansowanie Wspólnoty Europejskiej na budowę ECTS w poziomie pierwszym na korytarzu wschód–zachód – linia E-20 od granicy z Niemcami (czyli Kunowice–Poznań–Warszawa i na wschód). Będzie to dofinansowane z funduszu TMT. Na linii Warszawa–Gdańsk w ramach Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko" jest przewidziana jako ostatnia czynność modernizacji linii zabudowa systemu ECTS. Będzie ona zrealizowana w latach 2014–2015. Ponieważ ta inwestycja na linii Warszawa–Gdańsk już trwa, to w związku z tym składamy wnioski do KE o derogację czyli o czasowe odroczenie wdrożenia interoperacyjności, żeby nie ryzykować utraty funduszy unijnych, które są przeznaczane na modernizację tej linii.

To nie jest tak, że my nie chcemy tej interoperacyjności, ale fizycznie możemy wdrożyć system ECTS dopiero po zabudowie urządzeń tzw. warstwy podstawowej czyli nastawnic na stacjach czy też blokad linowych na szlakach. Dopiero wtedy jako ostatni element systemu sterowania jest budowany system ECTS. Zrobimy to. Uspokajam, ECTS będzie zainstalowany i umożliwi jazdę z prędkością powyżej 160 km na godzinę również na linii Warszawa–Gdańsk.

Jeszcze taka drobna wypowiedź – jeśli pan minister pozwoli – na temat procedur bezpieczeństwa stosowanych na polskich kolejach, bo tutaj słuchaliśmy wypowiedzi wielu z państwa, np. wypowiedzi pana posła Wojtkiewicza odnośnie do procedur stosowanych przez dyżurnych ruchu i maszynistów. Chciałbym więc powiedzieć, że nikt na kolei nie wymyśla przepisów z dnia na dzień. System przepisów ruchowych zapewniających bezpieczeństwo w Polsce ewoluuje i to jeszcze od czasów II RP. To jest raczej dokładanie klocków a nie tworzenie czegoś od nowa. Inaczej się nie da. Te przepisy to jest rzeczywiście pewien spójny proces uwzględniający zmiany w technice kolejowej, ale są one naprawdę stabilne. Co więcej, te przepisy obowiązują naprawdę wszystkich korzystających z kolei, zarówno przewoźników kolejowych jak i zarządców infrastruktury.

Zwracam szczególną uwagę na podstawowe stosowane instrukcje – IR 1 zapewniającą prowadzenie ruchu kolejowego oraz instrukcję IE 1 czyli przepisy sygnalizacji. Te przepisy obowiązują wszystkich i są jednoznaczne, co nie znaczy, że od czasu do czasu nie wymagają zmiany. Mówiliśmy tutaj o sygnalizowaniu czoła pociągu jadącego po tak zwanym torze niewłaściwym; obecnie mówi się: w kierunku przeciwnym do zasadniczego. Tak, taką sugestię zgłasza przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Jeszcze jedna sprawa – sygnał zastępczy. Dużo się ostatnio mówi o sygnałach zastępczych i jeżdżeniu na sygnałach zastępczych. Oczywiście, nie jest dobrze, że na posterunkach ruchu niekiedy stosowany jest sygnał zastępczy, bo nie można wyświetlić sygnału zezwalającego na jazdę, to nie znaczy, że nie można tego zrobić. Można. Przepisy

wyraźnie określają, jakie przepisy obowiązują dyżurnego ruchu zanim poda sygnał zastępczy. Jeżeli przepisy są przestrzegane, to względy bezpieczeństwa są zapewnione. Można sobie wyobrazić sytuację, że w roku 2015 na którejś ze stacji będzie występowała usterka systemów sterowania i pociąg Pendolino pojedzie na sygnale zastępczym, ale proszę państwa – pojedzie bezpiecznie. Chciałbym państwa uspokoić, bo procedury dokładnie regulują zachowanie personelu w takiej sytuacji.

Jeszcze jedna istotna sprawa – wątpliwość, czy można kupić bilety na pociąg PKP Intercity. Przed chwilą to sprawdzaliśmy – na dowolny dzień po 1 kwietnia przed świętami Wielkiej Nocy można nabyć bilet z systemu na stronie www.intercity.pl. Zachęcamy do korzystania.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę, panie prezesie. Pan prezes Szafrański.

**Prezes PKP PLK S.A. Zbigniew Szafrański:**

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziękujemy za ten sygnał, ale chciałem zwrócić uwagę na jedną rzecz. To pismo, którego kopia została przekazana, nie mówi ogólnie o napędach firmy Bombardier, ale o jednym konkretnym typie. Rzeczywiście, napędy Bombardiera są montowane w tysiącach sztuk, ale nie tego typu. Przed chwilą sprawdziliśmy. Mamy kilkanaście napędów tego typu zamontowanych między innymi na linii E-65 i E-30. Mieliśmy pewne informacje o tym, że mogą być problemy i te napędy są monitorowane, ale wydaje się, że właściwa droga powinna być taka, że to EBA powinna wszystkie współpracujące europejskie urzędy będące odpowiednikami polskiego UTK natychmiast powiadomić. Dla nas podstawą jest świadectwo dopuszczenia urządzenia wydane przez UTK.

Jeżeli wyrób ma takie dopuszczenie, to my nie mamy podstaw do jego kwestionowania, tym bardziej że później mogą być odwołania od oferentów. Dla nas bezpieczeństwo jest sprawą nadrzędną i przypomnę, że niestety o rok opóźniliśmy uruchomienie linii Poznań–Wągrowiec, dlatego że jedna z firm chciała zrobić eksperyment na projekcie, uznając iż może to być poligon doświadczalny dla urządzeń, które wtedy nie miały jeszcze bezterminowego dopuszczenia UTK. My się na to nie zgodziliśmy. Protesty tej firmy opóźniły uruchomienie o rok, ale bezpieczeństwo jest sprawą najważniejszą.

My nadzorujemy te napędy i one dalej nie są zabudowywane.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że na tym wyczerpaliśmy odpowiedzi ze strony resortu. Mam taką uwagę do pań i panów posłów. Ponieważ ta debata będzie kontynuowana w dniu jutrzejszym, więc jeśli jest konieczność zabrania głosu… Proszę bardzo. Najpierw pan poseł Polaczek a później pan poseł Wojtkiewicz.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Nie będę odnosił się, panie przewodniczący, do ogólnych komentarzy pana ministra Nowaka. Po prostu tego nie komentuję. Natomiast jedna rzecz jest tutaj warta sprostowania. Padła informacja, jakoby w 2006 r. ówczesny szef UTK nie został powołany w drodze konkursu. Chcę tylko przypomnieć, iż wtedy konkursy organizowała kancelaria premiera i kandydaci przechodzili procedurę konkursową, zdając egzaminy z różnego rodzaju zakresu obowiązków, tak że ja po prostu zwracam na to uwagę i nie komentuję, bo staram się, mówiąc najbardziej eufemistycznie, hamować słowa, dokonując oceny tego, co działo się pod kierownictwem odwołanego przez pana w styczniu prezesa UTK. Staram się hamować słowa. To, co dzisiaj powiedziałem w moim komentarzu odnośnie do zdolności UTK, to jest to dojrzała ocena, która stawia najbardziej elementarne pytanie o to, czy ta instytucja jest dzisiaj zdolna do wykonywania w sposób zgodny z przepisami i w pełny to, do czego została powołana.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Bardzo proszę, pan poseł Wojtkiewicz.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Panie przewodniczący, ale nie otrzymałem pierwszej zasadniczej odpowiedzi. Chciałem dowiedzieć się, jaki procent urządzeń technicznych na kolei nie jest sprawnych. Taka ocena. Pan minister także powinien wiedzieć, jak wygląda sytuacja na kolei. My też chcielibyśmy to wiedzieć, bo to jest decydujące odnośnie do tego, co dalej robić z tym fantem. Dostałem enigmatyczną odpowiedź na temat instrukcji postępowania. Trzeba byłoby się zastanowić, czy w nowych czasach przy tych możliwościach nie należałoby zmienić takie instrukcje postępowania w różnych sytuacjach. Przede wszystkim nie otrzymałem odpowiedzi na pytanie o systemy zabezpieczające. Rozumiem, że jej nie otrzymam, ale, panie ministrze, sytuacja jest dosyć poważna, bo bezpieczeństwo na kolei w dobie dzisiejszego terroryzmu ma bardzo spektakularne znaczenie. Jeśli do tej pory ABW nie zajęło się sprawą bezpieczeństwa na kolei, to powinna zająć się w tej chwili. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze – mówię do pana ministra Andrzeja Massela – ja nie chcę, aby pan odpowiadał. Spokojnie. Trzeba odpowiedzieć, ale mam propozycję. Pan poseł Wojtkiewicz oczekuje szczegółów. Prosiłbym, aby przekazać komplet dokumentów dotyczących wszystkich tych kwestii etc. Proszę przesłać to panu posłowi Wojtkiewiczowi. Myślę, że na pewno będzie zadowolony i będzie miał pełną informację. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, pan minister w swojej wypowiedzi zarzucił demagogię w związku z komentarzem do stanowiska rządu (resortu) odnośnie do kwoty 1.200.000 tys. euro. Panie ministrze, z pańskiej wypowiedzi można wywnioskować, że tak naprawdę problem leży w KE. Nic bardziej mylnego. Przypomnę panu, że to rząd RP, minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, za zgodą premiera Donalda Tuska, wystąpił o to, aby przesunąć te środki z inwestycji kolejowych na inwestycje drogowe. Chociażby w marcu ubiegłego roku odbyło się spotkanie polskiej delegacji, na której czele stał pan minister Massel, gdzie w Brukseli usztywniono stanowisko rządu – rządu kierowanego przez obecnego premiera – że oto kwota 1.200.000 tys. euro musi zostać przeniesiona z inwestycji kolejowych na inwestycje drogowe. W związku z tym, że już wówczas w marcu stanowisko KE było negatywne w stosunku do tych propozycji, proszę nie stwarzać wrażenia, że problem leży po stronie Brukseli a my pragniemy przysporzyć kolei jak najwięcej. Nic bardziej mylnego. W związku z tym ten zarzut demagogii jest wręcz nieuczciwy, panie ministrze. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan prezydent Miętek. Jedno zdanie.

**Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:**

Dosłownie 30 sekund. Proponowałbym, aby podrążyć temat napędów zwrotnic ze względu na to, że w tysiącach sztuk jest montowany napęd zwrotnicy typu EE A5. Jest to jakby młodsza siostra zablokowanego przez niemiecką kolej tego nowszego napędu. Te są jeszcze gorsze. Tego typu zwrotnica… Ja nie chcę przesądzać. Myślę, że w interesie podróżnych i naszym warto byłoby porozmawiać ze specjalistami.

Bardzo intensywnie patrzę na pana ministra Massela, bo to jest człowiek, który zna się na tym. Jak on porozmawia z panem ministrem Nowakiem, to będziecie panowie wiedzieli, że te napędy, które są montowane, są jeszcze starsze od tych, które zostały zablokowane przez niemiecką kolej. Tylko tyle chciałem powiedzieć.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, my mamy taki zwyczaj w pracach Komisji Infrastruktury, że zawsze jest taka chęć kończenia obrad przez poszczególnych posłów. Uprzedzam jednak, że po wypowiedzi pana ministra nikomu już nie udzielę głosu. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:**

Dziękuję za ten głos panu prezydentowi Miętkowi. Jako maszynista świetnie zna się na tych rozjazdach. W związku z tym zbadamy to szczegółowo i pochylimy się nad tym. Oczywiście, sprawa jest poważna. Będziemy to badali. Trzeba też wystąpić do odpowiednich instytucji europejskich o pozyskanie informacji na temat decyzji niemieckiego urzędu.

Co do kwoty 1.200.000 tys. euro, to nie kłóćmy się o semantykę. Stanowisko rządu jest znane. Wystąpiliśmy o to przesunięcie, więc tutaj nie ma dyskusji. Nie ma stanowiska KE, więc proszę… jeśli mamy być precyzyjni, to akurat stanowiska KE w tej kwestii nie ma i nie było. Są nieformalne rozmowy i sygnały wysyłane przez Brukselę. Oczekujemy na formalne stanowisko KE i liczę na to, że ono będzie – w lewo bądź w prawo, byleby ono było podjęte, bo już naprawdę nie ma czasu na zwlekanie z tą decyzją. KE zna stanowisko naszego resortu w tej kwestii. Mam nadzieję, że szybko podejmie decyzję. Jeśli mamy być zupełnie precyzyjni, to dokładnie rzecz ujmując, formalnie jest tak, że polski rząd w tych sprawach związanych z funduszami kohezyjnymi reprezentuje Minister Rozwoju Regionalnego. To ministerstwo prezentuje stanowisko polskiego rządu i ono rzeczywiście jest takie, że należy przesunąć kwotę 1.200.000 tys. euro na drogi. Stanowisko nieformalne KE – pewnie to miał na myśli pan przewodniczący Adamczyk – czyli sygnał jest raczej niechętny przesunięciu 1.200.000 tys. euro. Mówi się o częściowym przesunięciu na drogi, a jednak gros tych pieniędzy powinno wrócić na projekty kolejowe. My jesteśmy gotowi na każdy wariant, bo uważam, że kolej pod naszym kierownictwem skonsumuje te projekty w każdej ilości, ale nie na zasadzie – w każdej ilości bezrozumnie. Trzeba je mądrze wydawać. To też powinna być święta zasada, która powinna przyświecać wszystkim projektom. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo…

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Proszę pozwolić mi…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Mówiłem już wcześniej… Na tym zakończyliśmy obrady Komisji Infrastruktury w dniu dzisiejszym.